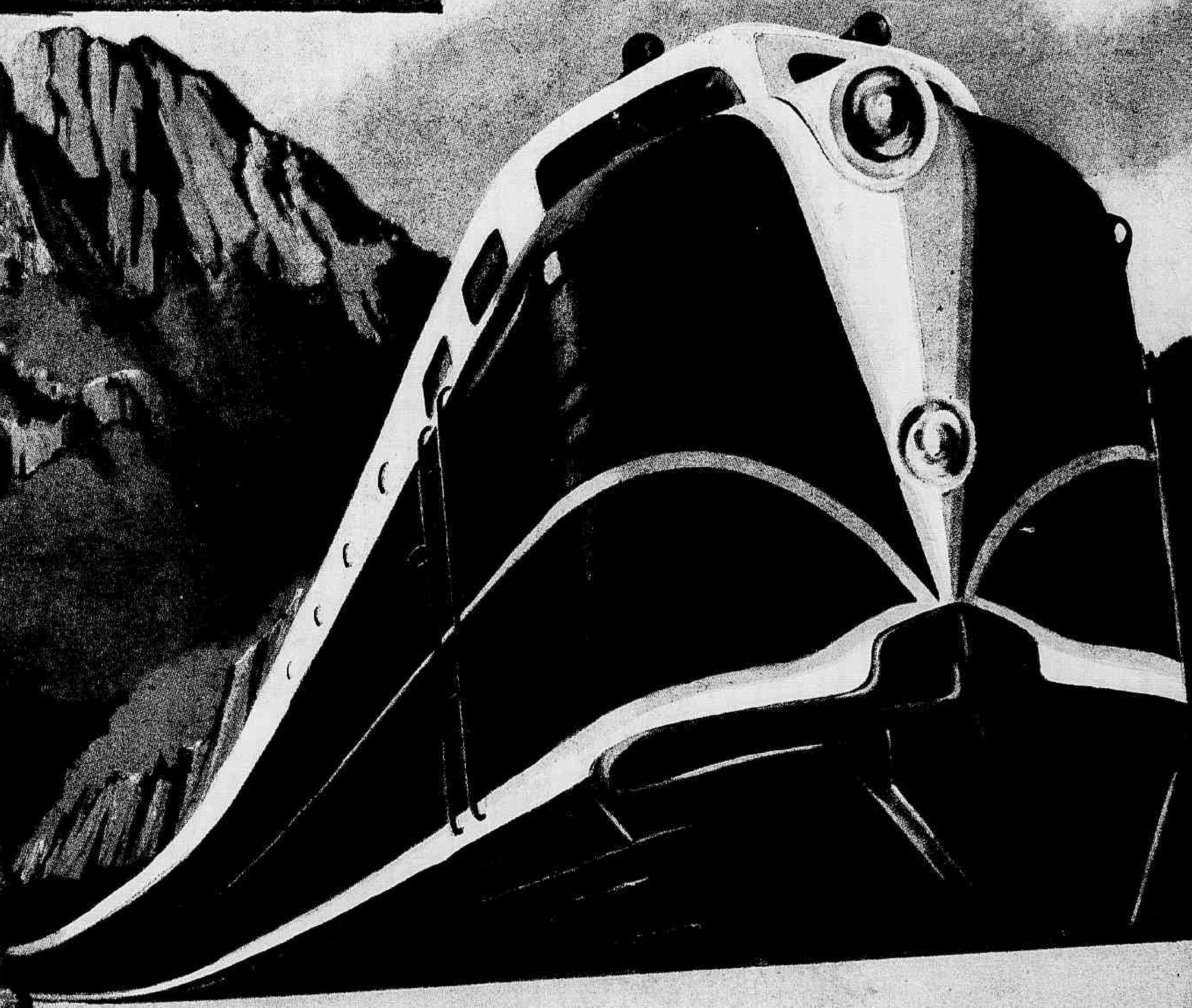
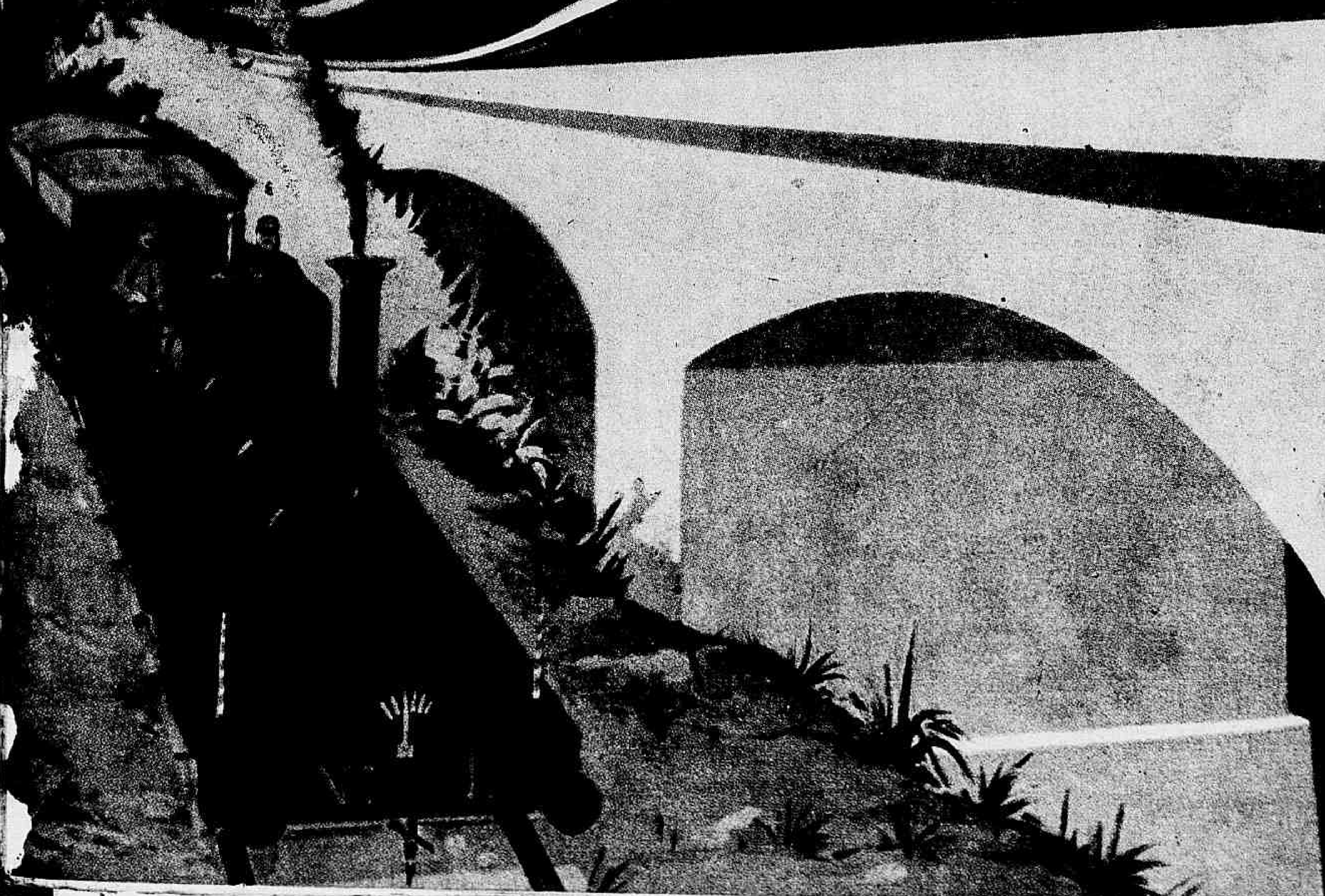
REVISTA DA SEMANA

RIO

BIBLIOTECA NACIONAL

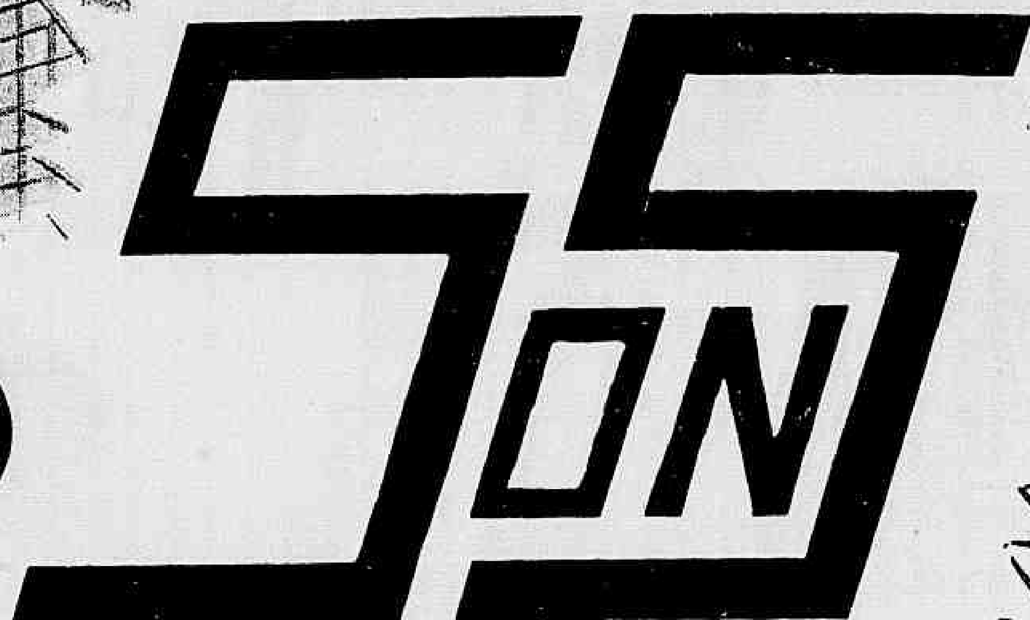




O perigo... sumiu...



Proteção SON

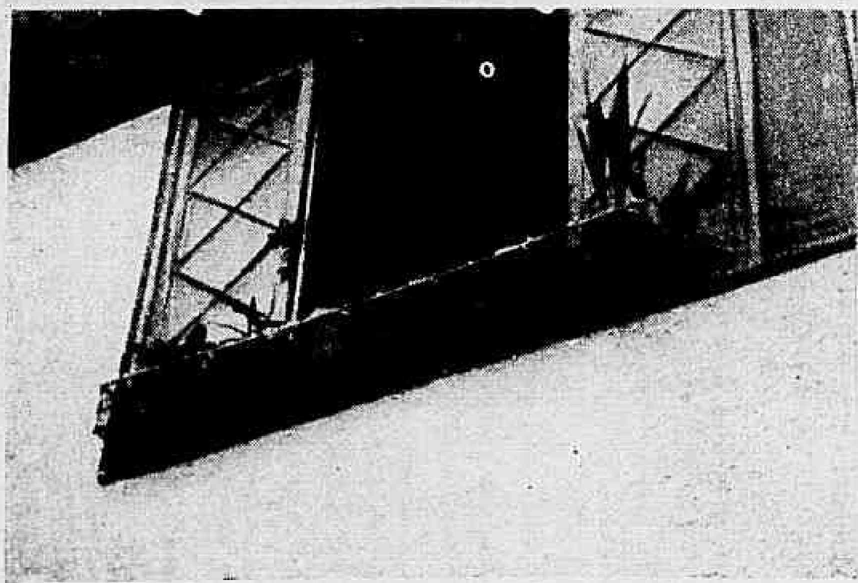


Jardineiras:
aparelhos de adôrno interno e externo, fabricados com cantoneiras de metal, oferecendo luxo, bom gôsto e segurança contra quedas de jarros

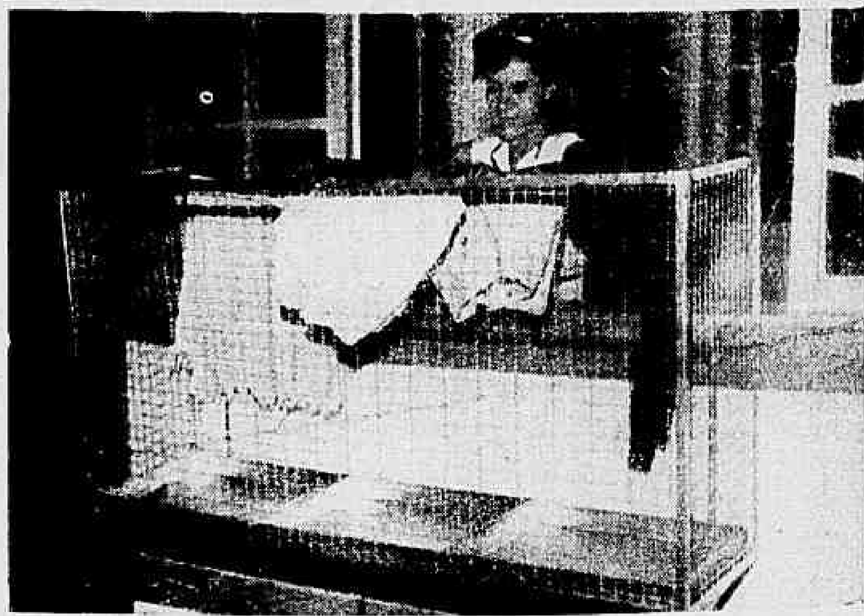


CESTAS DE PROTEÇÃO:

Peças construídas em cantoneiras metálicas e tela galvanizada, dotadas de enxugador de roupa, protegendo as áreas de serviço contra quedas acidentais de objetos e pessoas.







VENDAS À VISTA E A PRÁZO

Pedidos para todos os Estados do Brasil.
Aceitamos agentes para tôdas as cidades do interior.

Nelson Moço

RUA DO OUVIDOR Nº 25

TELS.: 28-9880 — 43-4120

RIO DE JANEIRO

PATENTE DE REGISTRO REQUERIDA 69.021 E 69.101
INVENTO E INDÚSTRIA BRASILEIRA — VENDAS POR ATACADO E A VAREJO

REVISTA DA SEMANA

Os trabalhos desta edição extraordinária, em comemoração ao 1º centenário da ferrovia brasileira, estiveram a cargo de: Renato de Alencar, redação; V. Tapajós, paginação; Ramón Lampajos, ilustrações e desenhos.

SUMÁRIO

CRÔNICA

O centenário do trem de ferro 3

HISTÓRIA

Nossa primeira estrada de ferro 5/ 7
Porque se construiu a Mate Laranjeira 9
Repercute na França a E. F. D. Pedro II ... 10/11
Resumo histórico da E. F. Araraquara 12
E. de F. Paulo Afonso 15
Drama e tragédia na Madeira-Mamoré 34/35
O centenário de uma corrida a vapor 38/39
A primeira E. de F. do mundo 43
Estação do Campo 70

O TREM DE FERRO NA LITERATURA

Érico Veríssimo e o trem de ferro 8
Matutos no trem 14
Dilema (conto) 30
G. W. B. R. 32/33
O trem de ferro no folclore 36/37
O trem de ferro na literatura de ficção 68/69

DIVERSAS

A mais veloz locomotiva do mundo 13
Como é bom viajar 16
Da Tom Thumb ao trem atômico 51
Estrada de ferro é idéia de progresso 60

REPORTAGENS

Um século depois 19/21
O trem de ferro no povoamento do Brasil .. 23
O ferroviário que fêz Dutra chorar 28
O grande mal de nossas vias férreas 41
Fraquíssimo o nosso desenvolvimento ferroviário 45
O berço do primeiro trem 46/47
Com dois vinténs fundaram uma estrada de ferro 48
Para movimentar os trens 52
V. F. Leste Brasileiro 65
E. de F. do Piauí 67

O TREM DE FERRO NAS ARTES E NO CINEMA

As Artes Plásticas na E. de Ferro 22
O trem de ferro no Cinema 53

MÚSICA FERROVIARIA

O trem de ferro na música popular 24
Pacific 231 29

BIOGRAFIAS E RETRATOS

Getúlio Vargas 4
José Américo 27
Mauá 41/42

Redator-chefe .... **Joel Silveira**
Paginação .... **Victor Tapajós**

A decana das revistas nacionais. Premiada com medalha de ouro na Exposição de Turim de 1911 e os Grandes Prêmios nas Exposições de Sevilha e Antuérpia, em 1939, e na Feira Internacional de São Paulo, em 1933.

Propriedade da
COMPANHIA EDITÔRA AMERICANA

Diretor .... **Gratuliano Brito**
Redator .... **Renato de Alencar**
Desenho .... **Alberto Lima**
Assistente de Publicidade .... **J. M. Costa Júnior**
Redatores e corretores .... **S. L. Guimarães, A. Mendes, S. Santana** e **A. Nóbrega**

ENDERÊÇO E TELEFONES

Rua Visconde de Maranguape, 15
Redação: 22-4447 — Publicidade: 22-9570 — Portaria: 22-5602 — Gerência: 22-8647 — Contabilidade: 22-2550

REPRESENTANTES

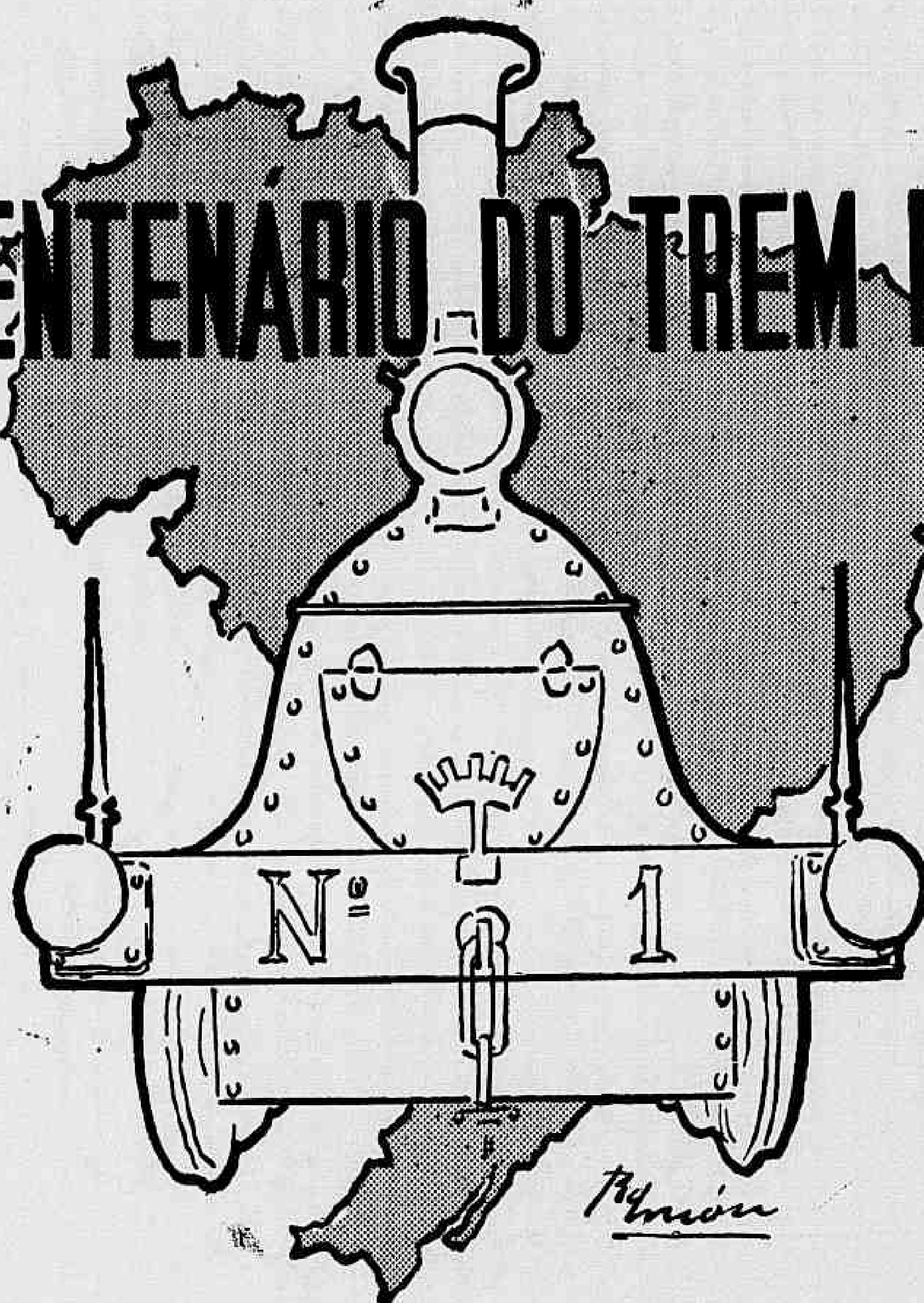
Na África Oriental Portuguêsa: D. Spanos, Caixa Postal 434, Lourenço Marques. Em Portugal: Helena A. Lima, avenida Fontes Pereira de Melo, 34, 2º distrito, Lisboa. No Uruguai: Moratório & Cia., Constituyente, 1746, Montevidéu. Na Argentina: Interprensa, Florida 299, telefone 32, Avenida 9509, Buenos Aires. Tem agentes em tôdas as localidades do território nacional.

EM SÃO PAULO

Sucursal: Av. Ipiranga, 879 - 3º andar, conjunto 35. — Telefone: 35-0351.

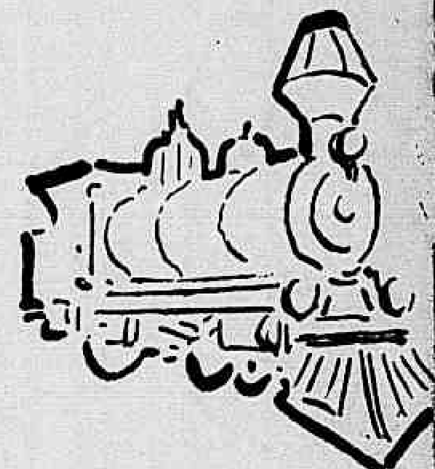
Distribuição: A. Zambardino — Rua Capitão Salomão, 69 — Telefone: 34-1569.

O CENTENÁRIO DO TREM DE FERRO



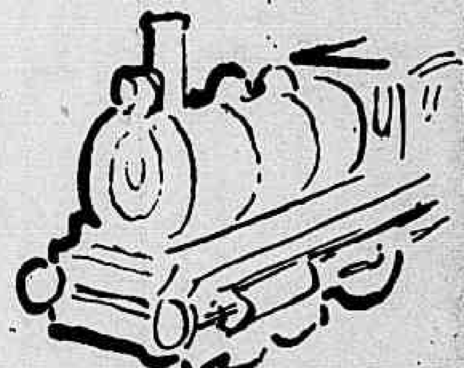
1854

RENATO DE ALENCAR

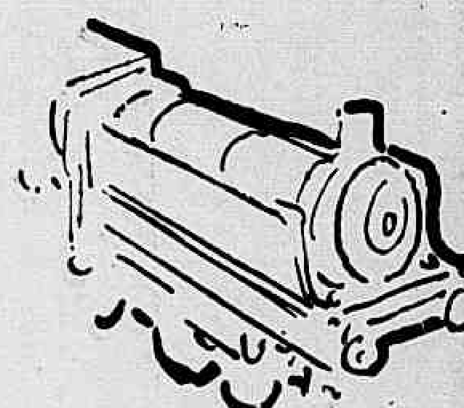


A 30 de abril de 1854 inaugurava-se, oficialmente, no Brasil, a era da estrada de ferro, correndo sôbre trilhos de aço, a primeira locomotiva a vapor. Surgia o transporte mecânico terrestre importado da Inglaterra, inundando de sonhos todo o país. Irineu Evangelista de Sousa, o Barão, depois Visconde de Mauá, foi o introdutor do «trem de ferro» no Brasil, organizando a primeira emprêsa ferroviária com trilhos em pequeno trecho entre o Pôrto da Estrêla e a Raiz da Serra, caminho de Petrópolis. Festeja-se agora o primeiro centenário da Engenharia Ferroviária no Brasil, comemoração de caráter nacional e que abrange tôdas as estradas de ferro do nosso território.

A REVISTA DA SEMANA, associando-se de alma e coração a êste empolgante acontecimento, oferece ao povo brasileiro esta edição especial em cujas páginas se retrata um panorama de lutas, de sonhos e esperanças, através de artigos, estatísticas e estudos, que abrangem a história da política ferroviária do país, destacando-se os seguintes assuntos: **nosso primeiro trem de ferro; qual foi a segunda ferrovia; D. Pedro II e a Central do Brasil; uma guerra entre frades retarda o progresso ferroviário do país; usos e costumes criados pelas estradas de ferro; o trem faz surgir novos têrmos na língua portuguêsa; a estrada de ferro na literatura, nas artes, no anedotário; uma estrada de ferro contribui para evitar uma guerra com o estrangeiro; porque foi construída a estrada Piranhas-Jatobá; onde o povo se ergue para evitar a retirada de trilhos; o braço escravo e a obra ferroviária; as vias férreas em comparação com as rodovias e transportes aéreos; poetas ferroviários**, além de muitos outros trabalhos históricos e do maior interêsse público.



Nesta edição queremos fazer a defesa do transporte ferroviário, chamando a atenção dos nossos governos para a necessidade e urgência em que está o Brasil, de melhorar e ampliar suas estradas de ferro, sem prejuízo das demais formas de transportes, como sejam, o aéreo, o marítimo e o das rodovias, todos indispensáveis ao progresso nacional; entretanto, está nas estradas de ferro a base de solução de muitos dos nossos problemas econômicos, bastando que se analisem as estatísticas apresentadas nesta edição, para que se reconheça como crime de lesa-pátria, o colocar-se a política ferroviária, em posição inferior à dos demais sistemas de transportes.



No momento em que o govêrno brasileiro se interessa pela maior expansão do comércio nacional com o exterior e assina convênios com entidades internacionais para investimentos no Brasil, nada mais justo e oportuno, do que comemorar-se o primeiro século da criação da estrada de ferro no país — artérias de aço nas quais o povo brasileiro recebeu o impulso do progresso e da civilização, rasgando-se os sertões do oeste ao milagre de Stephenson, despertando a alma nacional aos silvos das locomotivas.

Cem anos decorreram após o sucesso memorável de 30 de abril de 1954. Nosso país muito deve aos pioneiros que desbravaram os sertões e levaram aos mais distantes confins da pátria êsse mensageiro da esperança, da cultura e do progresso material e espiritual do povo: **o trem de ferro**. Que a lição dêsse primeiro século ilumine os homens públicos, e, no segundo que se inicia, possam as gerações vindouras contemplar um panorama ferrovário perfeito, integrado no sistema de comunicações e transportes do Brasil, como elemento impecável de seu progresso e soberania.





BIBLIOTECA NACIONAL Rio de Janeiro



DR. GETÚLIO VARGAS, Presidente da República, no transcorrer das comemorações pela passagem do 1º centenário da instituição da engenharia ferroviária no Brasil, a 30 de abril de 1954.



Composição que trouxe os convidados, de Barão de Mauá até Guia de Pacobaíba, sede das comemorações.

NOSSA 1.ª ESTRADA DE FERRO

30-4-1854 a 30-4-1954

COMEMORAÇÕES MELANCÓLICAS DE UM CENTENÁRIO QUE DEVIA TER EMPOLGADO O PAÍS INTEIRO ★ EM GUIA DE PACOBAÍBA, NO CLUBE DE ENGENHARIA E NA «LEOPOLDINA» ★ O LEITO DA E. F. MAUÁ CONSIDERADO MONUMENTO NACIONAL ★ SÊLO COMEMORATIVO.

POR uma nota publicada na imprensa, contendo os nomes de grande comissão encarregada dos festejos da passagem do primeiro centenário da instituição da engenharia ferroviária no Brasil, parecia que o Ministério da Viação iria dar à grande data o mais amplo e vigoroso aspecto de civismo e comemorações públicas. Infelizmente tal não se verificou. Apenas modesta solenidade na estação de Guia de Pacobaíba, antiga Pôrto Mauá ou Pôrto da Estrêla, de onde partiu, a 30 de abril de 1854, o primeiro trem que rodou em solo brasileiro, graças à tenacidade do Barão de Mauá, o inolvidável Irineu Evangelista de Sousa, o maior dos brasileiros mortos ou vivos.

O aspecto ornamental da estaçãozinha era de uma modéstia sub-suburbana. As autoridades presentes eram: o administrador da Estrada de Ferro Leopoldina, e o prefeito de Magé. Havia membros de diretoria de Sindicatos Ferroviários,

AS VIRAVOLTAS DE NOSSA PRIMEIRA ESTRADA DE FERRO

● Nasceu com o nome oficial de «Estrada de Ferro Petrópolis», fundada pelo banqueiro e industrial Irenêo Evangelista de Souza, comendador e depois Barão e Viconde de Mauá. Tinha seu quilômetro zero na ponte da praia da Estrêla, também conhecido o local como pôrto Mauá e da Estrêla. É a Guia de Pacobaíba atual. Os trabalhos de construção dessa primeira estrada do Brasil (não da América do Sul, como alguns jornais do Rio publicaram por ocasião das comemorações do centenário) começaram a 29 de agôsto de 1852, marcando-se a inauguração para 23 de abril de 1854. Em virtude, porém, do mau tempo, foi transferida a solenidade para 30 de abril. A bitola era de 1,68 (um metro e sesssenta e oito centímetros) a mais larga que já houve no Brasil. Os trilhos não assentavam sôbre dormentes de madeira, como hoje, e sim sôbre «panelas de ferro» em leito de areia. Só dois anos e oito meses depois, chegaram os trilhos à Raiz da Serra, que hoje tem o nome de Vila de Inhomirim, numa extensão total de 16 quilômetros e 233 metros. O custo total da estrada somou 1:845 290$000 o que dá pouco mais de 113 contos de réis por quilômetro. A diferença de nível entre a estação inicial e a terminal é de quase 29 metros.

Em 1883 todo o ativo e passivo da «E. F. de Petrópolis» e de sua co-irmã «Imperial Companhia de Navegação» passavam para a responsabilidade da «Companhia Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará», inclusive privilégios, mediante pagamento de 2:000.000$000, conforme autorização da Assembléia de Acionistas e escritura pública. Perdia, pois, o nome de batismo e recebia o novo: «Príncipe do Grão Pará». Anos depois foi incorporada a outras estradas e, em 1898, passou para a Companhia Inglêsa, «The Leopoldina Railway Company Ltd.» até que esta foi encampada pelo Govêrno Federal, há cinco anos passados, voltando a incorporar-se ao patrimônio nacional, a velha Estrada de Ferro do Comendador, ou Mauá, como era popularmente conhecida.



O sr. Getúlio Vargas assinando, a 30 de abril de 1950, o Decreto que considerava o leito da «Mauá», Monumento Nacional.



Parte da assistência que compareceu à sessão solene do Clube de Engenharia do Rio, em homenagem a Mauá.



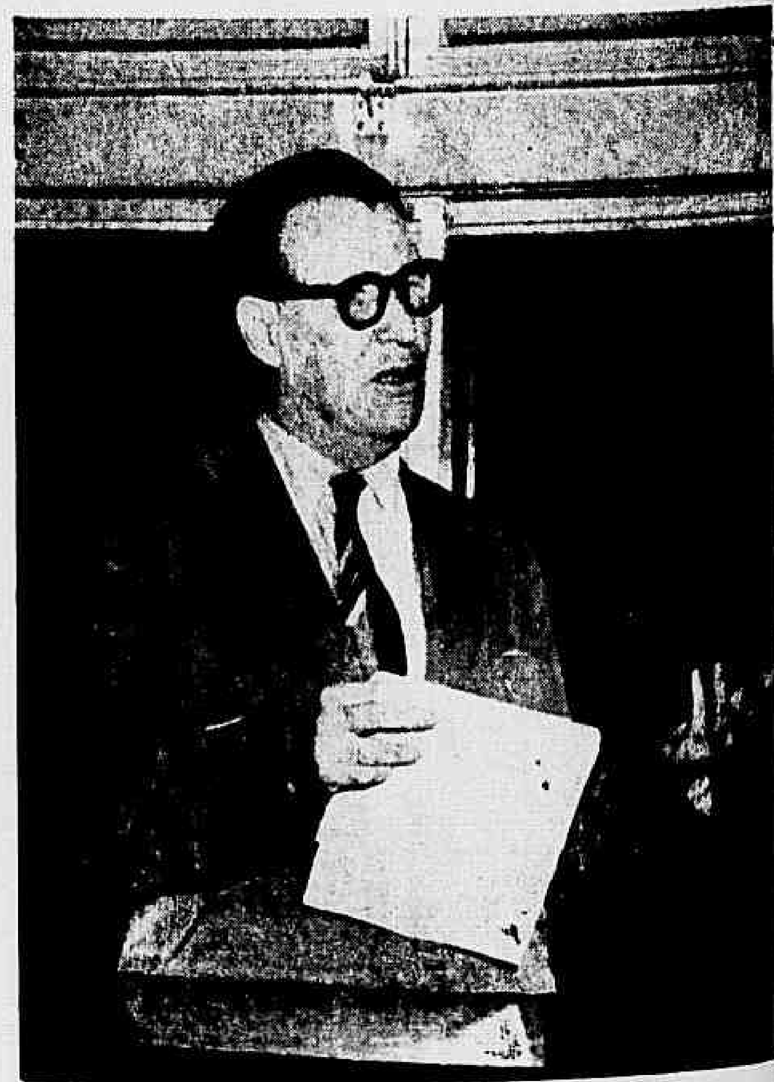
Mesa que presidiu aos trabalhos da sessão magna no Clube de Engenharia, sob a presidência do dr. Edson Passos.

Nossa primeira...

dois representantes de estações de rádio e três jornalistas. Pouca gente, não se via uma banda de música; não se sentia ambiente relativo à magnitude do acontecimento. Não sabemos se os poderes públicos do país, dos municípios, Estados e União, ordenaram solenidades nas escolas, nos ginásios, nos estabelecimentos superiores, nas fábricas, nas associações esportivas, nos quartéis, onde quer que houvesse sentimentos brasilistas. Pelo que vimos no berço em que nasceu o primeiro trem no Brasil, tudo mais se caracterizou pela mais deplorável ausência. O centenário passou, pode-se dizer, despercebido. Por sua vez a imprensa não lhe deu a menor atenção. Elemento de educação e cultura, a imprensa poderia ter-se mobilizado e feito o que os governos não fizeram: dizer ao povo o que foi a nossa primeira estrada de ferro, as lutas do seu idealista, sua projeção no Brasil, na América do Sul e no mundo civilizado. Um nome que encheu um século: Mauá.

O que se fêz é programa dos mais simples em qualquer 30 de abril, não para o que marcou um centenário. Num país verdadeiramente administrado, aquêle trecho entre o Pôrto Mauá e o final da primeira estrada de ferro de cem anos passados seria atração turística, local dotado de hotéis, de balneários, de transporte fácil; mas o que se vê é o abandono, é o deserto, a incúria, a desorganização generalizada, espelho fiel da incapacidade absoluta dos responsáveis pelos destinos nacionais.

Durante nossa luta para organizar esta edição, procuramos obter da Leopoldina fotografias de objetos e coisas contemporâneas da inauguração da primeira ferrovia. Informaram-nos que o mais curioso era uma espécie de **panelas de ferro** que serviram de dormentes. Pusemo-nos em ação; mas todos os nossos esforços foram perdidos, porque cada pessoa de responsabilidade a quem procurávamos falar, nos mandava a uma outra; esta, a uma terceira; a terceira a uma quarta, e assim por diante, até que a última nos mandou à primeira... Depois de 74 dias de tentativas para saber onde estavam as tais **panelas-dormentes**, sôbre as quais foram montados os primeiros trilhos da «Mauá», a fim de fotografá-las e trazer a curiosidade para estas páginas, desistimos, cansados e vencidos. Foi quando imaginamos quanta tortura, quanto sofrimento, quantas angústias e aflições não experimentou o mártir Barão de Mauá para oferecer ao Brasil a primeira estrada de ferro! Se para fotografar umas panelas tivemos que agüentar 74 dias de batalha, com pedidos telefônicos



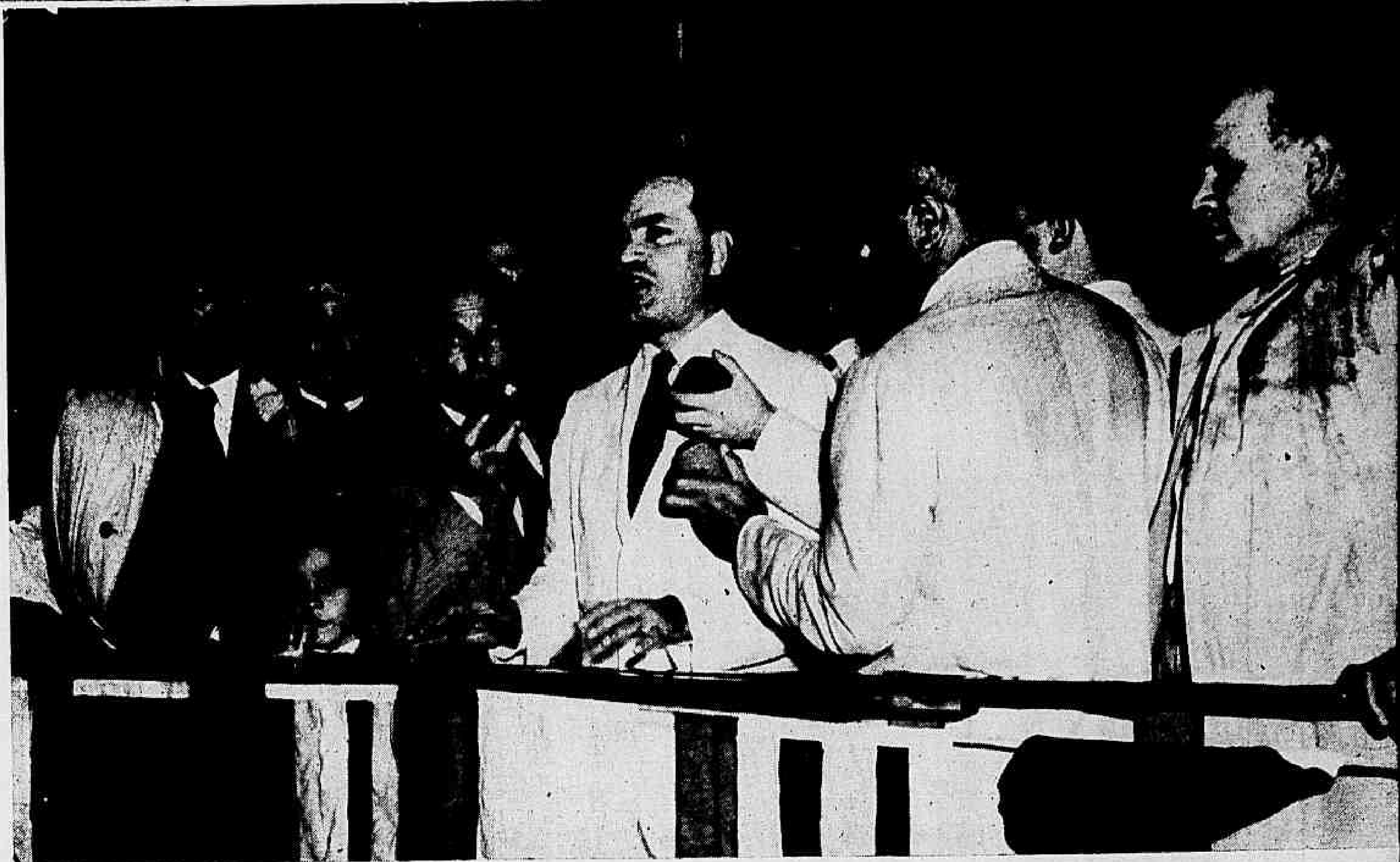
O eng. Ruy Castro, que, há 20 anos dirigiu a «Baroneza», ao pronunciar seu discurso.

ofícios (três!), solicitações pessoais, subidas e descidas, horas desperdiçadas nos corredores e ante-salas, andando de Herodes a Pilatos numa «via-crucis» de tirar a paciência a Job, imagine-se para fundar no Brasil de 1854 uma estrada de ferro! E a primeira!

As comemorações do primeiro centenário da fundação da engenharia ferroviária no Brasil foram melancólicas, não correspondendo ao mérito do assunto. Além do ato modestíssimo de Guia de Pacobaíba, duas outras solenidades chucras (inauguração de um retratinho de Mauá na «Leopoldina Railway» e lançamento de pedra fundamental de casas para ferroviários) e, finalmente, sessão solene em pequeno salão do Clube de Engenharia em louvor ao Barão de Mauá. Por último tivemos o Decreto do presidente da República considerando «monumento nacional» o trecho da linha que serviu de primeira etapa à existência ferroviária no Brasil, assim como um sêlo dos Correios no valor de Cr$ 0,40. Também estêve presente às festividades em Guia de Pocobaíba, o velho Celestino Barbosa, que declarou à imprensa ter assistido à inauguração da «Baronesa», quando tinha dez anos de idade, havendo depois servido como empregado do Barão de Mauá.

Não nos pareceu que essa relíqua humana esteja hoje com cento e dez janeiros, em virtude de seu «aplomb», a não ser que se trate de um fenômeno de resistência física verdadeiramente sensacional e digno de estudos. Julgamos que o matusalém de Magé esteja confundindo a inauguração da «Baronesa», com a da cremalheira, em 1882, para inaugurar-se a subida da serra de Petrópolis. A não ser que o velhíssimo Celestino prove o que afirmou, exibindo sua certidão de batismo, já que não havia, então, o Registro Civil.

E foi só. Uma data que deveria ter empolgado o país inteiro, **morreu** tristemente por falta de iniciativa do poder público, que a relegou à condição de coisa sem maior importância. Dizem as crônicas de 1854, que, por motivo de mau tempo, a inauguração do «Trem do Comendador», marcada para 23 de abril daquele ano, foi transferida para 30 do citado mês, o que se deu então com excelente tempo. Agora a 30 de abril de 1954, um século depois, também a cruva era intensa, justificando, talvez, a frieza dos festejos. Façamos votos para que, ao transcorrer do segundo centenário, possa o povo brasileiro prestar suas homenagens, condignamente, aos pioneiros da engenharia ferroviária do Brasil, mesmo que chova...



E se limitou mesmo a isto: alguns discursos, com incursões muito mais políticas do que mesmo históricas, sôbre o fato, de importância nacional.



ouvidos por uma assistência reduzida, tôda ela dali mesmo de Guia de Pacobaíba e seus arredores, sem nenhum entusiasmo ou interêsse patriótico



O velho Celestino Barbosa diz ter assistido, há um século à inauguração da primeira ferrovia.



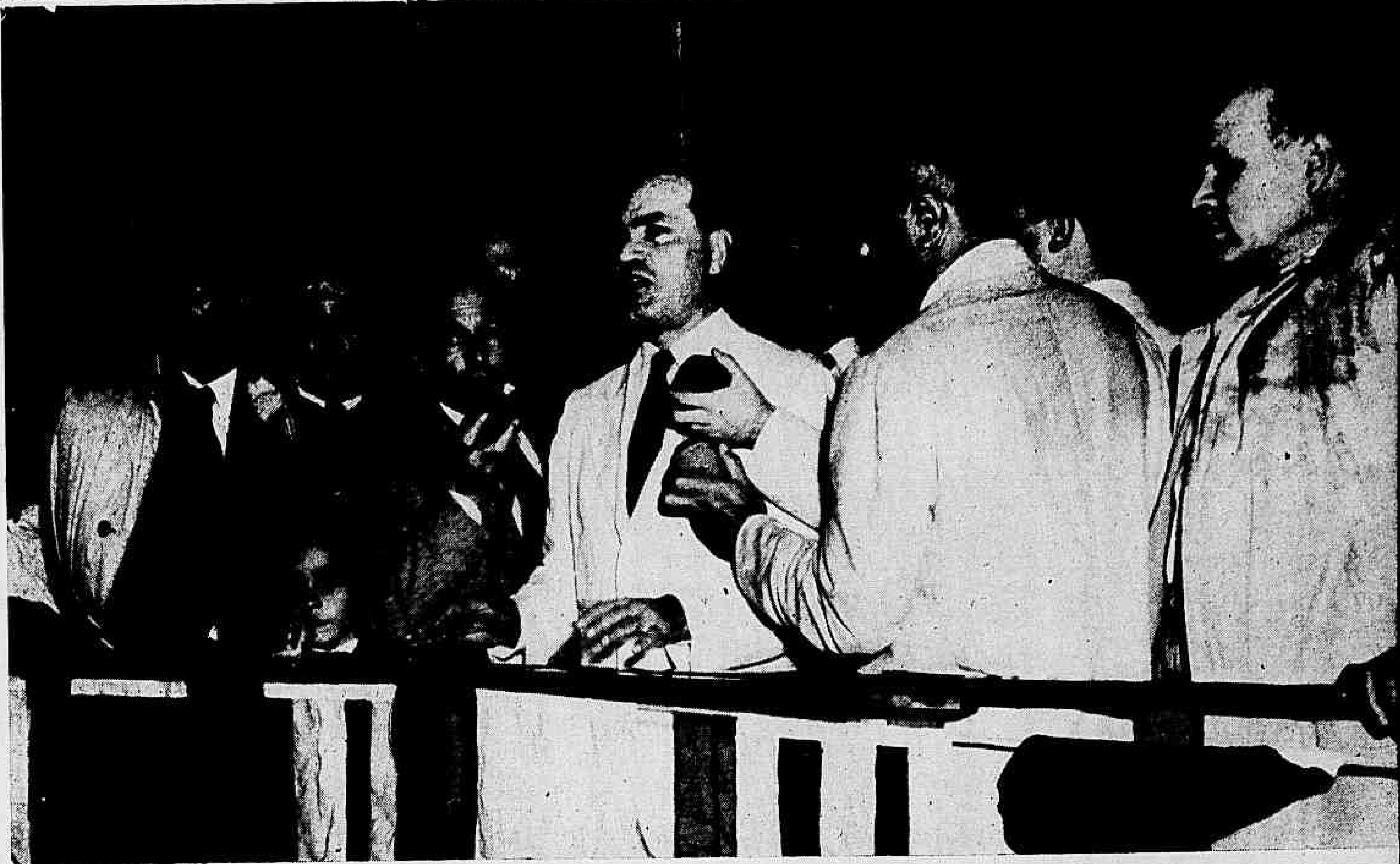
encerrando-se as modestíssimas solenidades com a inauguração de uma placa de bronze com dizeres relativos à corrida do nosso primeiro trem, naquele mesmo local.

ofícios (três!), solicitações pessoais, subidas e descidas, horas desperdiçadas nos corredores e ante-salas, andando de Herodes a Pilatos numa «via-crucis» de tirar a paciência a Job, imagine-se para fundar no Brasil de 1854 uma estrada de ferro! E a primeira!

As comemorações do primeiro centenário da fundação da engenharia ferroviária no Brasil foram melancólicas, não correspondendo ao mérito do assunto. Além do ato modestíssimo de Guia de Pacobaíba, duas outras solenidades chucras (inauguração de um retratinho de Mauá na «Leopoldina Railway» e lançamento de pedra fundamental de casas para ferroviários) e, finalmente, sessão solene em pequeno salão do Clube de Engenharia em louvor ao Barão de Mauá. Por último tivemos o Decreto do presidente da República considerando «monumento nacional» o trecho da linha que serviu de primeira etapa à existência ferroviária no Brasil, assim como um sêlo dos Correios no valor de Cr$ 0,40. Também estêve presente às festividades em Guia de Pocobaíba, o velho Celestino Barbosa, que declarou à imprensa ter assistido à inauguração da «Baronesa», quando tinha dez anos de idade, havendo depois servido como empregado do Barão de Mauá.

Não nos pareceu que essa relíqua humana esteja hoje com cento e dez janeiros, em virtude de seu «aplomb», a não ser que se trate de um fenômeno de resistência física verdadeiramente sensacional e digno de estudos. Julgamos que o matusalém de Magé esteja confundindo a inauguração da «Baronesa», com a da cremalheira, em 1882, para inaugurar-se a subida da serra de Petrópolis. A não ser que o velhíssimo Celestino prove o que afirmou, exibindo sua certidão de batismo, já que não havia, então, o Registro Civil.

E foi só. Uma data que deveria ter empolgado o país inteiro, **morreu** tristemente por falta de iniciativa do poder público, que a relegou à condição de coisa sem maior importância. Dizem as crônicas de 1854, que, por motivo de mau tempo, a inauguração do «Trem do Comendador», marcada para 23 de abril daquele ano, foi transferida para 30 do citado mês, o que se deu então com excelente tempo. Agora a 30 de abril de 1954, um século depois, também a cruva era intensa, justificando, talvez, a frieza dos festejos. Façamos votos para que, ao transcorrer do segundo centenário, possa o povo brasileiro prestar suas homenagens, condignamente, aos pioneiros da engenharia ferroviária do Brasil, mesmo que chova...



E se limitou mesmo a isto: alguns discursos, com incursões muito mais políticas do que mesmo históricas, sôbre o fato, de importância nacional.



ouvidos por uma assistência reduzida, tôda ela dali mesmo de Guia de Pacobaíba e seus arredores, sem nenhum entusiasmo ou interêsse patriótico



O velho Celestino Barbosa diz ter assistido, há um século à inauguração da primeira ferrovia.



encerrando-se as modestíssimas solenidades com a inauguração de uma placa de bronze com dizeres relativos à corrida do nosso primeiro trem, naquele mesmo local.

ÉRICO VERÍSSIMO E O TREM DE FERRO

EXTRAÍMOS O TRECHO A SEGUIR, DE INTERESSANTE PÁGINA DO RENOMADO ESCRITOR GAÚCHO ÉRICO VERÍSSIMO, ESTAMPADA NA REVISTA «AMÉRICAS», DE FEVEREIRO DE 1954:



Érico Veríssimo

Quando eu era menino, minha mãe me contava de suas viagens de diligência ou «aranha», entre a cidade e a estância paterna. Eram relatos sombrios, verdadeiras odisséias que me confragiam o coração. Santo Deus! As intermináveis estradas cheias de curvas perigosas e buracos, flanqueadas de barrancos que na minha imaginação tomavam as proporções de verdadeiros abismos... O suplício das longas horas de desconfôrto e médo, sob o ôlho de fogo do sol... E o perigo de quebrar-se o eixo da carruagem ou de um dos cavalos assustar-se ao súbito vôo duma cordoniz, tomar os freios nos dentes e disparar... Ah! Como era bom chegar, assentar de novo os pés em terra firme, aliviar o coração de cuidados. Como era gostoso simplesmente ficar...

Veio o trem de ferro. Era mais rápido que a diligência, mas quem foi que disse que a situação do nosso viajante melhorou? A locomotiva, símbolo de progresso, expressão de terras e almas estrangeiras, era antes de mais nada um monstro assustador. Não é de admirar que a simples gente do campo olhasse com medrosa reserva para aquêle fantástico cavalo de ferro cujo resfolegar enchia os ares e de cujas ventas saíam faíscas e fumaça. O trem, é claro, acabou por impor-se, as diligências tornaram-se peças de museu, mas a verdade é que o médo àquele «bicho» continuou no fundo do coração da nossa gente e de certo modo foi transmitido aos seus filhos e netos.

Vejo, sinto agora com nitidez uma cena de véspera de viagem, lá por volta de 1920. Minha mãe fazia as malas e mal podia esconder seu nervosismo. Preparava o farnel, em geral galinha assada com farofa — e fazia, tristemente as despedidas. Tudo tinha assim um ar sepulcral da véspera-do-fim-de-mundo. Viajar não era positivamente um acontecimento feliz. Podía-se ter o desejo de ir a outra cidade a visitar um parente ou amigo, mas a viagem em si era uma coisa desagradável não só física como também psicològicamente. Primeiro, implicava em despesas extraordinárias; depois envolvia um risco de vida (afinal, nunca se sabe, um malvado pode botar uma pedra nos trilhos ou dinamitar a ponte...), era uma fonte de desconfortos, pois é bastante desagradável um cristão passar horas e horas sentado num banco, dentro dum carro barulhento e sacolejante, e ainda por cima respirar fumaça de carvão de pedra e comer a poeira da estrada. Como se todos êsses horrores não bastassem, viajar era também deixar para trás a própria casa com todos os seus confortos e facilidades, e a cidade onde temos todos os nossos parentes, amigos, a nossa posição social, e nosso prestígio (Bom dia, seu Freitas! Como vai o senhor? E a sua senhora? E os filhos? Estimo.) para entrar num mundo de desconhecidos que nos vão olhar com curiosidade e desconfiança. Ah! E havia, ainda, sôbre todos êsses desconfortos e temores, um temor e um desconfôrto especial: o de perder o trem. Perder o trem não era apenas um inconveniente de natureza material: **era também uma vergonha.**

De certo modo minha mãe me transmitiu êsse **médo de viajar** e até hoje não me livrei dêle por completo. Quando entro nos magníficos, confortáveis trens da Pennsylvania ou nos da Baltimore and Ohio, é sempre esperando o pior, porque os trens da minha memória são ainda aquêles poeirentos e sujos trens de bitola estreita em que o menino que eu era se deixava levar, pálido, mareado e infeliz, através das escassas dezenas de quilômetros que separavam minha cidade natal da vila de Tupanciretã

M·A·N

MASCHINENFABRIK AUGSBURG-NURNBERG·A·G·

AUTOMOTRIZES

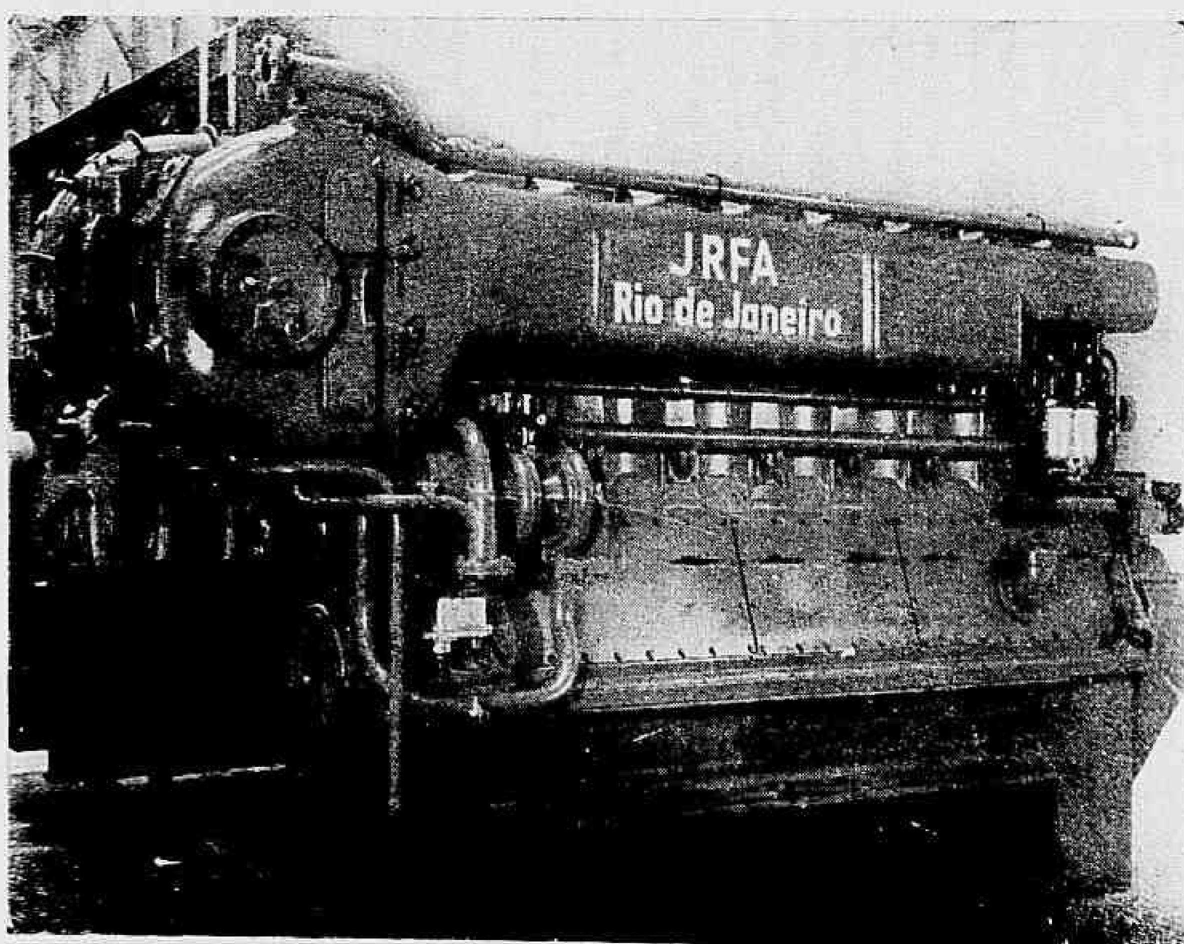
TRUQUES

MOTORIZADOS

GRUPOS DIESEL

GRUPOS TURBO

A VAPOR



Motor Diesel M.A.N. tipo W8V 20/30 A.m.A. com 250 C.V. e 900 RPM. 50 motores dêste tipo foram fornecidos para locomotivas brasileiras

VAGÕES

PONTES

GUINDASTES

PONTES ROLANTES

ESTRUTURAS

MOTORES DIESEL

REPRESENTANTES GERAIS

Para todo o Brasil (exceto o Est. de São Paulo)
COMÉRCIO E INDÚSTRIA MATEX LTDA.
RIO DE JANEIRO
Av. Rio Branco, 25 - 17.º e 18.º andar
Caixa Postal, 759
Fone: 23-5830

RECIFE
Rua Velha, 37
Caixa Postal, 440
Fone: 3269

Para o Est. de São Paulo
PETERSEN IRMÃOS & CIA. LTDA.
SÃO PAULO
Rua Libero Badaró, 306
Caixa Postal, 1046
Fone: 3-3649

PORQUE SE CONSTRUIU A E. F. MATE-LARANJEIRA

Condensação histórica de acôrdo com documentação oficial.

A HISTÓRIA da estrada ligando os trechos do rio Paraná acima e abaixo dos saltos Gutaíra remonta a 1907, quando, por edital de 1907 da Secretaria de Obras Públicas e Colonização, foi aberta a concorrência para a construção de uma estrada, que, partindo de Teresina, ou de outro ponto mais conveniente, fôsse terminar no Rio Paraná, na direção do Estado de Mato Grosso. Por êsse motivo foi denominada «Estrada para Mato Grosso». Compareceram onze concorrentes, sendo aceita uma proposta que obteve o primeiro lugar, lavrando-se a 25 de maio de 1907 o respectivo contrato, assinando-o por parte do Estado, Dr. Francisco Gutierrez Beltrão, Secretário das Obras Públicas e Colonização, e pelos concorrentes, Dr. Manoel Francisco Ferreira Correia e Sr. Carlos Thaty.

A 15 de julho de 1907 assumiu o Sr. Thaty a responsabilidade da construção da via férrea, afastando-se o Dr. Ferreira Correia. O primeiro trecho da ferrovia tinha 65 quilômetros e partia da cidade de Guarapuava. A 28 de abril de 1909 o Sr. Carlos Thaty assinou novo contrato pelo qual se obrigava a abrir um picadão sob o regime do pedágio, ficando ainda de responsabilidade do contratante a construção de uma estrada para cargueiros, de Guarapuava até à margem esquerda do Rio Paraná, em local apropriado à construção de um pôrto. A cidade de Tibagia deveria ser ligada, também cortada por um picadão, bem como outro para um pôrto do Paraná, abaixo do salto das Sete Quedas. O concessionário também se obrigou a estabelecer os meios de transporte necessários à travessia do rio Paraná de forma a ser obtida fácil comunicação com o Estado de Mato Grosso. De 26 de junho de 1907 a 27 de julho de 1916 houve uma série de contratos e renovações de contratos, até que a 18 de junho de 1917 foi inaugurado o tráfego provisório do ramal férreo construído pelos contratos com a bitola de 0,60 m, com a extensão de 60 quilômetros, do Pôrto Monjoli até Pôrto Mendes. Mas, em virtude de certas circunstâncias, o Estado não recebeu os serviços executados nem foi o tráfego aberto ao público. A 19 de janeiro de 1918 a firma Laranjeira, Mendes & Cia. consegue prorrogação por um ano para apresentação de documentos sôbre a estrada, e a 20 de março de 1918 todos os direitos e obrigações do contrato de 27 de julho de 1916 com Laranjeira, Mendes & Cia., passaram para a responsabilidade da Sociedade Anônima Emprêsa Mate Laranjeira. Em agôsto de 1919 foi estabelecido o entendimento entre a Mate Laranjeira e o Estado para abrir ao público os serviços da ferrovia. No mesmo ano houve novas combinações com o Estado, desistindo a Emprêsa do pedágio em favor do Estado. Outra série enorme de entendimentos se travou entre a Mate Laranjeira e o Estado, até que, a 10 de novembro de 1930 foi inaugurada e entregue ao tráfego público a estrada de ferro ligando Pôrto Mendes e Camargo. A 19 de fevereiro de 1931, foi rescindido, de comum acôrdo, o contrato de 5 de março de 1929, bem como os anteriores.

Do longo Relatório firmado pelos cinco engenheiros que foram até Guaíra proceder a total e minucioso levantamento do patrimônio da estrada quando de sua encampação pelo Govêrno Federal, nos têrmos do Decreto-lei 6.428 de 17 de abril de 1944, quando foi avaliada em Cr$ 19.658.635,60 a indenização a ser paga à Companhia Mate Laranjeira, S. A., extraímos os seguintes dados:

AVALIAÇÃO DOS BENS INCORPORADOS E SUA JUSTIFICATIVA

Antes de iniciar a avaliação dos bens em causa da Companhia Mate Laranjeira S.A., a Comissão percorreu detalhadamente tôdas as instalações existentes não só em Guaíra, Pôrto Mendes e Tomás Laranjeira, como ao longo da ferrovia, a fim de decidir quais as que realmente deveriam ser incorporadas.

Conforme já nos referimos anteriormente, o S.N.B.P., (Serviço de Navegação da Bacia do Prata), havia recebido daquela Companhia sòmente os bens que, ao seu ver foram julgados necessários à exploração dos serviços, mediante têrmo que constitui o anexo n.º 1.

A Comissão, porém, examinando o assunto sôbre um ponto de vista mais amplo e tendo em vista que, já em 1929 a Companhia se obrigara a construir um pôrto à margem do rio Paraná que oferecesse melhores condições de acesso do que Guaíra, de que resultou a construção do pôrto Tomás Laranjeira, achou conveniente que além dos bens recebidos pelo S.N.B.P., fôssem, também incorporados os trechos da linha férrea na extensão de 8 km. e compreendida entre Guaíra e aquêle pôrto, com instalações dêstes últimos e a faixa das terras compreendida entre aquela linha e o rio Paraná, e bem assim a faixa de terras compreendidas entre os limites da faixa reservada para a linha férrea e o das terras devolutas existentes entre os arroios de Carumbei e Guaçu.

Na avaliação dos bens a Comissão procurou atribuir-lhes tanto quanto possível o seu valor atual dando uma depreciação pelo uso ou pelo seu estado de conservação. Fêz exceção a êsse critério apenas para a avaliação dos materiais de estoque, isto é do almoxarifado e da farmácia.

Para o caso especial da linha férrea, objetivo principal da incorporação, porque as demais instalações não são mais do que acessórias ou conseqüências da existência daquela, e não obstante tratar-se de uma linha de condições técnicas muito precárias, em que as rampas atingem até a 5,4% e há raios de curvas de 80 m., motivo pelo qual a capacidade máxima dos trens no sentido da exportação (jusante) é de 24 toneladas de carga e em sentido inverso de apenas de 12, a Comissão atribui um valor global de Cr$ 128.312,00 por quilômetro, compreendidas nesse preço uma faixa de terreno de 20 m de largura e tôdas as instalações existentes ao longo da linha, tais linha telefônica, estação, casas de turmas, etc. inclusive móveis e utensílios, como passaremos a justificar:

ESTRADA DE FERRO — P. MENDES-TOMÁS LARANJEIRA

Extensão em tráfego	68 km
Bitola	0,60

Via férrea que liga os portos de Tomás Laranjeira, Guaíra e Pôrto Mendes, foi construída com o objetivo de facilitar os transportes dos produtos da Companhia nos trechos encachoeirados do rio Paraná e, por isso, tratando-se de uma iniciativa privada, com fins especiais, suas condições não foram cuidadosamente estudadas, porém, o traçado oferece condições de ser grandemente melhorada e poderá, em breve, oferecer e facilitar melhor tráfego em benefício público.

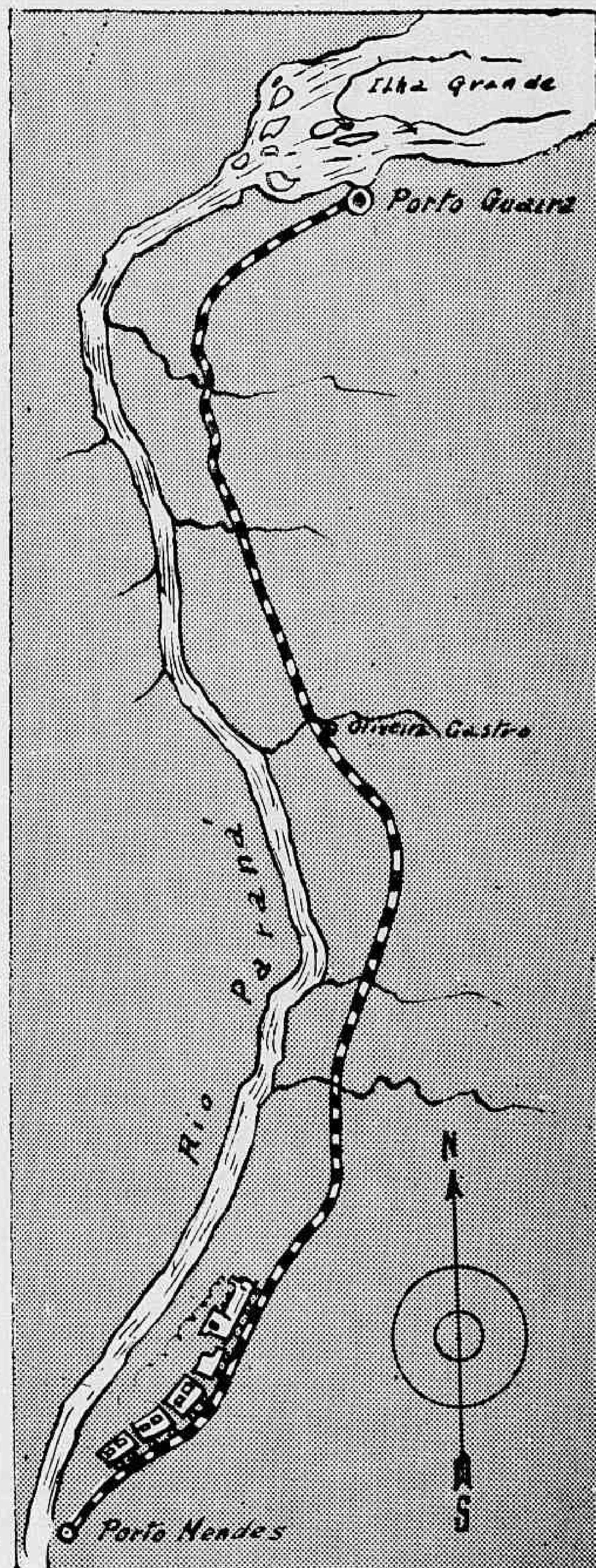
A Comissão, estudando êsse ponto do problema, levou em consideração a utilidade indiscutível da via férrea como escoadouro obrigatório dos produtos destinados à navegação em Pôrto Mendes, quer sob o ponto de vista comercial, quer encarando a questão em benefício da nacionalização e desenvolvimento das zonas margiais. O leito, ou a infraestrutura está perfeitamente consolidado; seus cortes, rampados, estão protegidos por vegetação própria, e suas obras darte, embora de estruturas de madeira, algumas delas necessitando de reparos, estão, de modo geral, em boas condições. Não está a via férrea protegida por cêrcas laterais, entretanto, dado o fato dela não atravessar zonas de criação, isso não traz grandes inconvenientes e será uma despesa inútil no momento.

A dormenteação, tôda ela de madeira de lei, está 80% perfeita e o calçamento que a protege, em terra, apresenta bom aspecto, notando-se, apenas necessidade de conservação mais acurada em pequenos trechos. Em tôda a extensão da estrada existe posteação metálica suportando, em isoladores, a linha telefônica que faz a ligação entre estações, desvios etc..

As estações, na maioria construídas de madeiras, estão assentes sôbre baldames de alvenaria e suas plataformas são de concreto. Estão em boas condições, necessitando de pequenos reparos e pinturas. Tôdas elas são dotadas de água corrente, serviço de esgôto e iluminação elétrica.

Diante do que foi examinado, a Comissão para fixar o quantum para a avaliação da via férrea, organizou um orçamento prévio, estimativo, reportando-se ao preço de custo e ao que poderia valer na atualidade, chegando satisfatòriamente ao custo compensativo de todo conjunto e de comum acôrdo com os representantes da própria companhia.

(Cont. na pág. 50)



O traçado da Mate Laranjeira para evitar as cachoeiras do Paraná.



REPERCUTE NA FRANÇA A INAUGURAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II

MARCHA O BRASIL, firme e ràpidamente no caminho do progresso. Ao abrigo das competições pessoais, tão fatais aos países vizinhos, o império sul-americano cada vez mais se nutre com todos os elementos de civilização que lhe vêm da Europa através das muitas vias do comércio marítimo. Desenvolve o Brasil seus recursos, robustece o seu crédito na firmeza de suas finanças e na escrupulosa fidelidade de seus compromissos; melhora a administração interna, ao mesmo tempo que não fica estranho, indiferente, a nenhuma dessas magníficas descobertas de que o gênio da ciência moderna dotou a Europa.

Não será aqui o lugar próprio de resumir tudo o que já se fêz no Brasil depois da maioridade do imperador D. Pedro II. Mas, já que damos a conhecer aos nossos leitores a inauguração de uma estrada de ferro no Rio de Janeiro, também mostraremos, em poucas palavras, o número das vias férreas cuja construção já foi autorizada pelos poderes legais e que já estão em início ou em preparação financeira. Até 1854 só existia no Brasil um pequeno caminho de ferro denominado «Est. de Ferro Mauá» (1) coisa parecida com a nossa via férrea de Auteuil, e que conduzia passageiros de um ponto da baía próximo à capital até à cidade de Petrópolis, lugar de veraneio do imperador e dos brasileiros ricos. Êsse rápido meio de transporte foi construido sem qualquer auxílio do govêrno, levado a efeito pelo enérgico e perseverante esfôrço de um opulento banqueiro, do qual recebeu a estrada o seu nome: o barão de Mauá. (2)

Desde então, tanto o govêrno como as câmaras têm intervindo ativamente na construção de estradas de ferro, adotando-se um sistema uniforme de subvenção. Tais construções são de iniciativa particular; mas, cada província (3) em que passam as linhas, garante juros de 5%, enquanto o Tesouro Nacional abona outros de 2 por cento. Com essa remuneração de 7% está suficientemente assegurada a atração de capitais. Sob bases financeiras assim estabelecidas, três linhas principais foram votadas. A primeira, a que acaba de ser inaugurada, parte da capital, e deve, através de dois ramais, servir a província do Rio de Janeiro, (4) por um lado até aos limites da província de São Paulo e, do outro, até às fronteiras de Minas Gerais. A segunda, que foi objeto de longas negociações em Londres, já está com o seu capital realizado, não devendo haver mais nenhum retardamento. Essa estrada de ferro vai servir à província da Bahia. (5) A terceira linha é mais importante e sua primeira seção foi aberta; serve à província de Pernambuco. (6)

Além dessas linhas principais e a de Campos, duas outras vias férreas votadas pelas assembléias provinciais vão entrar em execução: uma, pertencendo à província de São Paulo, deverá ligar-se à estrada de ferro D. Pedro II; a outra, a de Cantagalo, servirá a ricas zonas da província do Rio de Janeiro que não podem aproveitar-se da estrada principal. Tôdas as ações dessa via férrea já foram subscritas pelos proprietários das terras por onde vai passar. Vários outros projetos estão em estudos. O entusiasmo que empolgou tôdas as classes da população da capital no dia em que foi inaugurado o primeiro trecho da estrada de ferro D. Pedro II, é a maior garantia do sucesso que coroará quaisquer realizações do mesmo gênero em qualquer ponto do império, até completar-se a rêde. E' preciso tempo, muito tempo; mas o Brasil é jovem e está em pleno vigor: saberá cumprir sua missão. Foi a 29 de março que se efetuou a inauguração do caminho de ferro D. Pedro II. Vamos reproduzir, de um excelente jornal do Rio, o «Comércio», (7) os principais detalhes da cerimônia: «Muito antes da hora marcada para a inauguração, começa o povo a afluir e a comprimir-se por todos os lados da praça, (Campo da Aclamação) (8) e ruas adjacentes, cujos cruzamentos estavam emoldurados por graciosos séquitos de senhoras. Às nove horas chega S. Excia, o grande capelão (bispo de Irajá) acompanhado de seu cortejo e, em pouco tempo, as salas da estação foram invadidas pelos convidados.

★ Uma página de Charles Reybaud na revista parisiense «Le Monde Illustré» de 5 de junho de 1858 que precisa ser conhecida dos brasileiros de 1954, quando celebramos o primeiro século de nossa engenharia ferroviária.

«INAUGURAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II NO RIO DE JANEIRO»

Às dez horas chegaram Suas Majestades Imperiais, sendo recebidas à entrada da estação pelos membros da direção da estrada de ferro.

Em seguida realizou-se a cerimônia da bênção das locomotivas, dos vagões e dos trilhos de ferro. Em altar erguido na estação, para êsse fim, oficiou o bispo de Arjá. (9) (Foi tomada nesse momento a fotografia que reproduzimos aqui).

Ao terminar a cerimônia religiosa, o sr. Christiano-Benedito Ottoni, presidente da diretoria da estrada de ferro, dirigiu-se ao imperador e, com voz emocionada pronuncia um discurso cheio de esperanças no futuro, e que deixamos de reproduzir por ser bastante longo, no qual ressaltava, em belos têrmos, as vantagens que ia obter o Brasil com os seus caminhos de ferro

O imperador respondeu:

«Senhores diretores, a nação reconhece os vossos perseverantes esforços para o sucesso de emprêsa de tão alta importância neste vasto país; cheio de alegria pelo acontecimento que nos traz tanta esperança e ao qual damos todos os nossos aplausos hoje, peço a Deus que me dê bastantes anos de vida, para ver o Brasil sempre unido, sempre feliz, marchar com rapidez cada vez mais crescente na estrada da civilização, em busca do brilhante futuro que nos reserva a Providência».

Imediatamente conferiu o imperador o título de Conselheiro ao sr. Christiano-Beneditto Ottoni, e a todos os demais diretores, a cruz de comendador da ordem de Cristo.

Uma salva de artilharia e três descargas de infantaria da guarda nacional, misturaram seus estampidos com o ruido das entusiásticas aclamações da multidão.

Dez minutos antes de meio-dia, pôs-se em movimento o trem imperial. Aplausos e vivas atingiram então proporções indescritíveis. Não houve em tôda aquela multidão incontável uma só bôca que não cobrisse de bênção o imperador. Por todo o percurso ouviam-se os mesmos brados de aclamações; senhoras agitavam seus lenços, e o trem imperial, seguido a pouca distância por um outro comboio repleto de convidados, passava no meio de fogos de artifício e de bombas, sob arcos de triunfo ornamentados de flores, palmas e ramos.

Deixaram os trens a estação de Queimados, ponto final da secção inaugurada, pelas três horas da tarde, tendo a viagem de regresso durado uma hora e quarenta minutos. E' muito tempo para um percurso de cêrca de quarenta quilômetros; mas, era tão grande a afluência, que foi preciso diminuir a velocidade a fim de evitar acidentes. O tempo regulamentar do trajeto está fixado em uma hora. Ao regresso do passeio da inauguração, ofereceu a diretoria, ao imperador e a seus numerosos convidados, excelente lanche.

Aí está, abreviado em ligeira nota, o registro daquele dia que emocionou a capital do império sul-americano e que fará época nos anais do Brasil.

★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★

NOTA DA REDAÇÃO:

(1) Mauá — (2) — Mauá — (3) — Os Estados de hoje — (4) E. do Rio — (5) A antiga «Chemin de Fer» — (6) — Pernambuco (Great Western of Brazil Railway) — (7) «Jornal do Comércio» — (8) Praça da República — (9) Irajá.

RESUMO HISTÓRICO DA E. F. ARARAQUARA

Pelo ENGENHEIRO OSWALDO S. DE ALMEIDA

A Companhia Estrada de Ferro Araraquara surgiu em 1896, modesta, sem maior pretensão que a de ser uma limitada ferrovia vicinal, não obstante delinear-se no traçado que em 1876 o engenheiro Pimenta Bueno preconizara para o rumo de Mato Grosso. Fundaram-na lavradores araraquarenses, espíritos progressistas, animados pelo desejo de imprimir maior rapidez ao escoamento de suas safras, mediante a substituição do carro de bois pelo trem de ferro.

O privilégio para a exploração da mesma linha pertencia à Cia. Paulista de Estradas de Ferro, a qual, no entanto, abriu mão dêsse direito, dando ensejo ao decreto 310, de 17-9-1895 (presidência Bernardino de Campos), que concedeu a Guilherme Lebeis e Lara, Magalhães & Foz, por si ou companhia que organizassem, licença para a construção e exploração de uma estrada de ferro ligando a cidade de Araraquara à vila de Ribeirãozinho (hoje cidade de Ta-quaritinga).

Obtida, assim, a concessão, constituiu-se a Companhia, com o capital de dois mil contos de réis, seguindo-se a assembléia de instalação, realizada — é curioso recordá-lo — em São Paulo, em virtude da epidemia de febre amarela que grassava no interior. Nessa ocasião foram aprovados os estatutos e eleita a primeira diretoria formada pelos Srs. Carlos Batista de Magalhães, Antônio Lourenço Corrêa e Dr. Antônio Joaquim de Carvalho.

A 9 de novembro de 1896 eram iniciados os trabalhos de construção e já a 1-10-1898 era inaugurado o primeiro trecho compreendido entre as estações de Araraquara e Bueno de Andrada, com a extensão de 24.577 km. O tráfego até Ribeirãozinho (Taquaritinga) foi inaugurado a 7-12-1901.

Aquêles grandes pioneiros tinham assim a satisfação de atingir o objetivo inicial, em relativamente curto lapso de tempo.

Entretanto a primeira etapa vencida representava apenas o início da fascinante marcha para o Oeste, como se infere do crescimento desta ferrovia, demonstrado no quadro que estampamos no pé da página.

A primitiva Companhia Estrada de Ferro Araraquara passou por crises e vicissitudes diversas e em 1916 era adquirida pela São Paulo Northern Railroad Company (decreto 2.653, de 30-3-1916).

Com esta nova designação e administração, teve igualmente suas fases críticas, culminando com a encampação pelo Govêrno do Estado de São Paulo em 15-10-1919 (decreto 3.101), passando daí por diante, à atual denominação de Estrada de Ferro Araraquara.

Em 1948 tiveram início os trabalhos de retificação total do traçado entre Araraquara-São José do Rio Prêto, para melhoramento das condições técnicas em planta e perfil, a saber:

Rampa máxima		1%
Raio mínimo		781,33 m
Tangente mínima		200 m
Velocidade máxima		110 k/h
Desenvolvimento virtual	Importação	384,344 km
	Exportação	446,245 km
Coeficiente virtual —	Importação	1,93
	Exportação	2,24

Os serviços de terraplanagem e obras d'arte dêsse plano estão em vias de conclusão e objetivam o alargamento da bitola de 1,00 para 1,60 no trecho compreendido entre Araraquara e Mirassol. Está programada para o fim dêste exercício a inauguração da bitola larga entre Araraquara — Catanduva, na extensão de 154,190 km.

★

O «deficit» nesta Estrada sòmente surgiu quando a elevação das tarifas não mais acompanhou a curva ascendente dos custos da mão de obra e dos materiais.

Vem contribuindo igualmente para êste «deficit» a manutenção de aproximadamente 90 km de linha — cêrca de 20% da quilometragem total da linha tronco — em zona nova, que ora está sendo desbravada, qual seja o trecho Fernandópolis-Presidente Vargas, estação esta situada nas proximidades das barrancas do Rio Paraná, divisa com o Estado de Mato Grosso.

No caso particular desta Estrada, espera-se anular o «deficit» dentro em breve, com as seguintes providências:

a) — Remodelação do traçado entre Araraquara e São José do Rio Prêto e alargamento da bitola de 1,00 para 1,60 entre Araraquara e Mirassol, com o abandono da antiga linha de fortes rampas e pequenos raios de curva; supressão da baldeação em Araraquara.

b) — Adoção da tração com locomotivas «Diesel» (atualmente o custo da tração «Diesel» é da ordem de 25% do custo da tração a vapor. Os melhoramentos assinalados nos itens acima permitirão sensível diminuição no custo da exploração industrial da Estrada e aumentarão de muito a velocidade de transporte, o que permitirá enfrentar decisiva, racional e econômicamente a concorrência rodoviária.

c) — A zona Fernandópolis-Presidente Vargas, em breve transformar-se-á em potente celeiro do Estado, pois em conseqüência do bom padrão das terras e eficiente transporte garantido, já há ali milhares de sítios e fazendas em formação. Conta a Estrada com o aumento da produção daquela zona, como fator importante para melhoria da sua situação financeira.

d) — Mais remotamente conta ainda esta Estrada com o desbravamento de Mato Grosso, que sòmente agora se inicia (a ponta dos trilhos da E.F.A. — estação de Presidente Vargas — encontra-se nas barrancas do rio Paraná, divisa com Mato Grosso).

QUADRO DEMONSTRATIVO DO DESENVOLVIMENTO DA ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA

TRECHO	Data da Inauguração	Extensão Km	Extensão Total Km
LINHA TRONCO			
Araraquara — Taquaritinga	7-12-1901	76,688	
Taquaritinga — São José do Rio Preto	9- 6-1912	144,877	
São José do Rio Prêto — Mirassol	4- 3-1933	19,332	221,565
Mirassol — Votuporanga	5- 2-1945	83,255	240,897
Votuporanga — Fernandópolis	17-12-1949	36,762	324,152
Fernandópolis — Presidente Vargas	18-10-1952	91,556	360,914
RAMAL DE TABATINGA			452,470
Silvânia — Cambuí	12- 8-1911	20,235	
Cambuí — Tabatinga	1- 8-1916	30,940	51,175
Extensão total em tráfego (Tronco e Ramal)	—	—	503,645

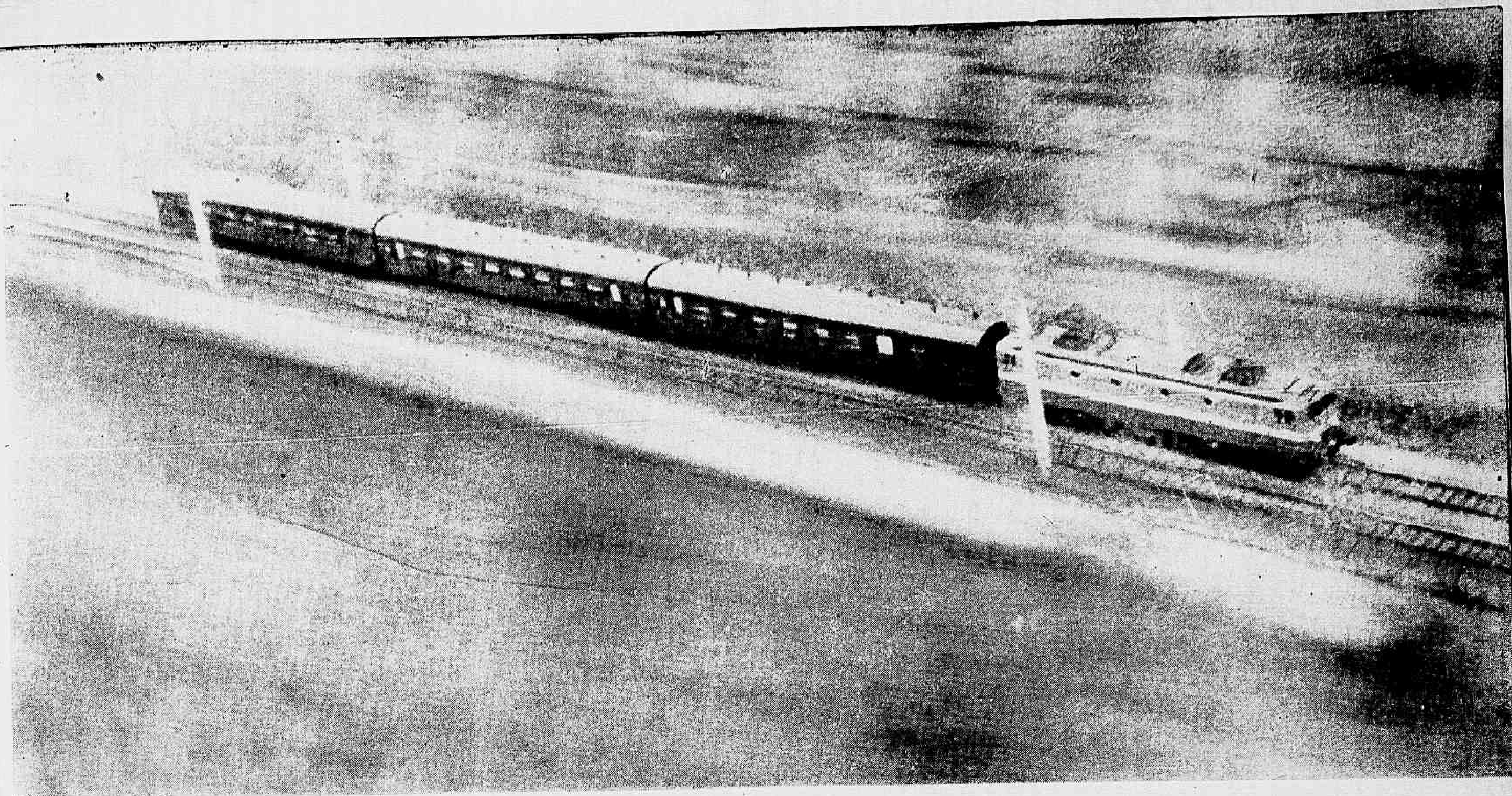


Foto de bordo de um avião apanha êste flagrante da locomotiva francesa CC-7121, a 243 quilômetros a hora.

A MAIS VELOZ LOCOMOTIVA DO MUNDO

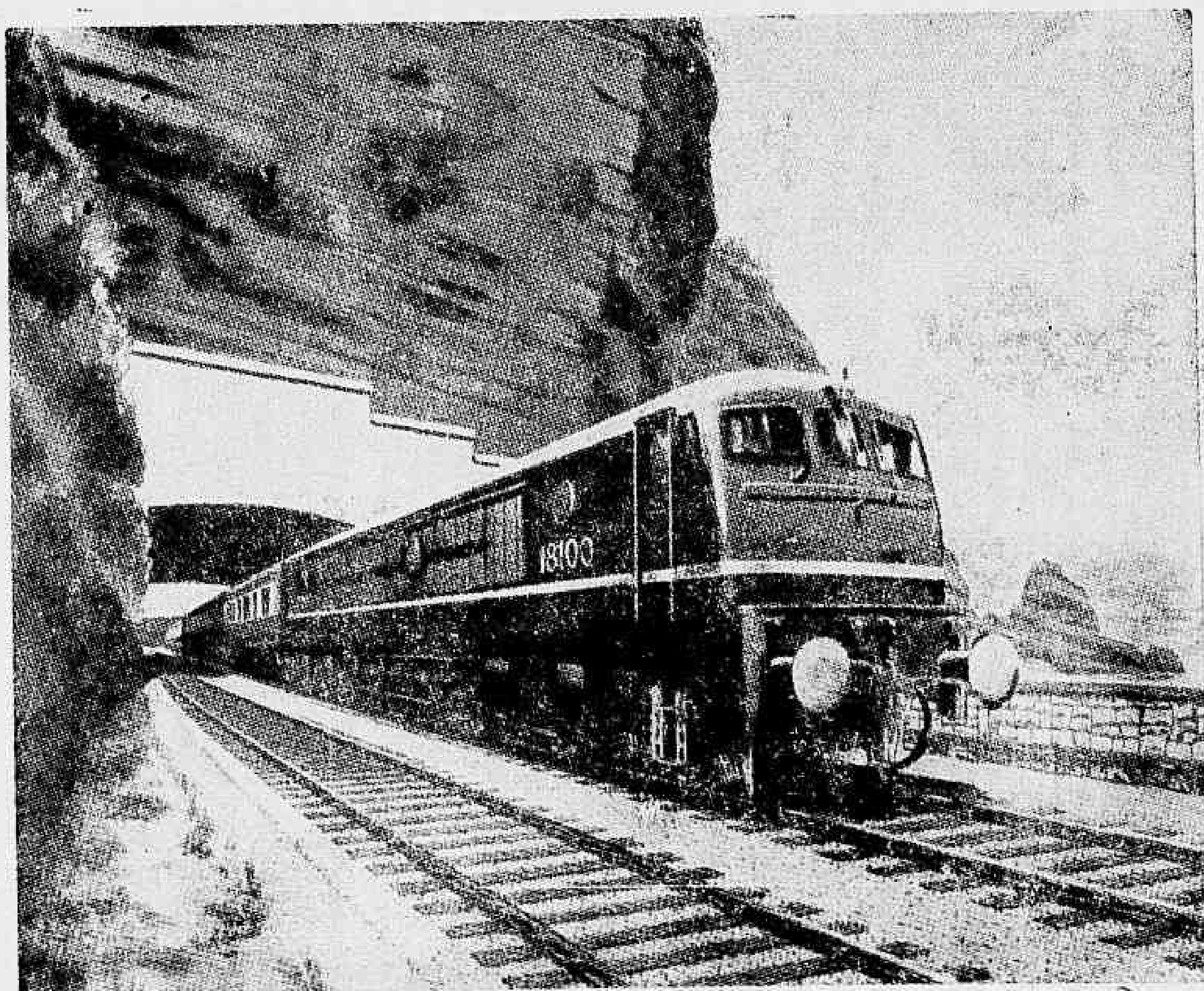
243 QUILÔMETROS POR HORA SÔBRE TRILHOS ★ RAPIDEZ DE AVIÃO COMERCIAL ★ O RECORDE ANTERIOR ESTAVA COM TRENS ALEMÃES ★ A INGLATERRA FABRICA SUA PRIMEIRA LOCOMOTIVA A JACTO.

NO domingo, 21 de fevereiro dêste ano de 1954, às 12 horas, 36 minutos e 25 segundos, a locomotiva francesa CC-7121 bateu o recorde mundial de velocidade sôbre trilhos, na linha Dijon a Beaune. No sábado anterior, alcançara 231 km, e na quarta-feira chegara a 222. O recorde até então pertencia à Alemanha, que, com seu mais rápido trem de ferro, conseguiu a espantosa velocidade de 210 quilômetros por hora. Êsse triunfo, porém, acaba de ser-lhe arrebatado pela locomotiva francesa CC-7121, que **voou** a 243 quilômetros por hora. Coube a Nouvion, engenheiro-chefe da divisão dos estudos de tração elétrica da Companhia, realizar a experiência. Mostrou-se, com isso, que os trens de ferro podem alcançar velocidades vertiginosas, concorrendo francamente com o avião como transporte asseado, rápido, seguro, eficiente e... talvez mais barato.

A velocidade normal, máxima, autorizada dos mais rápidos trens da França é de 140 quilômetros, rapidez considerável, não resta a menor dúvida; mas era preciso mostrar que a firmeza do material fixo e a perfeição do rodante honravam a engenharia ferroviária francesa, podendo-se ultrapassar sem susto aquêle "pointe autorisée". E isso foi conseguido.

Os mais civilizados e poderosos países do mundo continuam a dedicar ao trem de ferro a maior atenção, apesar dos progressos aeroviários e da multiplicidade de ótimas rodovias. Há quem diga ou pense que a era do trem já passou. Puro engano. O trem de ferro continuará a ocupar posição de destaque entre os vários sistemas de transportes, pois nenhum dêles se apresenta com as condições de segurança e eficiência como êle. O de que se precisa é de melhorar as condições de tráfego, dotando as estradas de ferro de leito seguro, trilhos de primeira ordem e vias duplas, a fim de que as composições possam desempenhar livremente as suas funções.

Parece que a Inglaterra se interessou muito pela vitória da engenharia ferroviária de outras nações, razão por que acaba de construir sua primeira locomotiva a jacto, a 18100, a primeira do mundo dessa espécie, e que irá revolucionar a mecânica ferroviária. Mas a **fita azul** de velocidade sôbre trilhos continua com a França.



A Inglaterra responde à França com a primeira locomotiva a jacto, para arrebatar a "fita azul."



Matutos no trem

Lá vem o trem da Central,
Em dia de têrça-feira:
De Angicos para Natal.

— A passagem... faz favô!?
— Eu quero duas palava
De mecê, seu condutó:
Minha fia se casa hoje
Lá no Riacho do Imbu,
Três légua pá Baixa-verde
E u'as quanto a Taipu.

Pruvia dêsse casóro
Sê do gôsto de nós todo
É q'eu m'incontro pruqui:
Eu sou nascido e criado
Na serra do Cabuji!

— Meu amigo, não me interessa...
Esta sua viagem:
Apenas tou le pidindo
Prá me mostrá a passagem!...

— Era mérmo nesse ponto
Q'eu disejava chegá:
Eu sei qué de meu dêreito
Mas eu num pude comprá!

— Pois era sòmente disto
Q'eu desejava sabê:
Lá na próxima Estação
O sinhô tem qui descê!

— Seu condutó, eu le peço
Pela luz de seus óiu...
O amô de sua famia!
Quá é o pai qui num tem gôsto
De assisti de rosto a rosto
O casamento da fia!?

— Está certo, o sinhô vai!...
Outra mais não le aconteça!
Cum históras desta marca
Nunca mais qui me apareça!

(Lá está outro matuto...
Cigarro detraz da orelha
Cabelo cobrindo a testa.)

— A passagem, faz favô!?

— Eu num tenho, não sinhô...
Eu fui onte inconvidado
Prá assisti essa festa!

Zèpraxédi, o poeta vaqueiro.

José Praxedes Barreto, nasceu a quinze de novembro de 1916, na fazenda «Espinheiro» município de Angicos, R.G.N. Radialista e jornalista profissional. Seu nome de Rádio, é ZÉPRAXÉDI, O POETA VAQUEIRO; tem dois livros publicados.



Estrada de Ferro PAULO AFONSO

A construção dessa via férrea, em zona de uma aridez saárica, decorreu da visita que o Imperador Pedro II fizera à famosa cachoeira de Paulo Afonso em mil e oitocentos e sessenta e tantos. S. Majestade, acompanhado da Imperatriz e de grande comitiva, subiu o rio de S. Francisco até Pão de Açúcar, de onde continuou a cavalo até à imensa queda dágua. O soberano do nosso segundo reinado não se limitou a sentir a beleza selvagem da cachoeira e do seu ambiente. Viu naquilo tudo outra razão de ser, e, prevendo o que seria do vale do grande rio, desde que o progresso viesse em seu auxílio, determinou os estudos para a construção de uma estrada de ferro que, partindo de Piranhas, Alagoas, atingisse Jatobá, em Pernambuco. Essa via férrea tinha por finalidade unir o alto e o médio, ao baixo São Francisco, cujas comunicações fluviais eram interrompidas pelas cachoeiras de Itaparica e Paulo Afonso. Piranhas era (e é) o último pôrto sertanejo do baixo S. Francisco. Daí por diante as embarcações não sobem mais, pois que o rio se apresenta encachoeirado, com muitas corredeiras e o seu leito é semeado de numerosos parcéis oferecendo perigo à navegação.

Em 1869 estavam os estudos terminados, mas sem que se iniciassem os serviços de construção. Sobrevindo a terrível sêca que entrou na história de nossas calamidades com o nome de 77, foi aberto crédito no ano seguinte, 1878, ordenando-se a construção da estrada, ordenando-se também a desobstrução do rio acima de Jatobá, a fim de que o comércio fluvial pudesse chegar até essa cidade e dali os produtos pudessem ser embarcados nos trens até Piranhas e, daí a Propriá, em Sergipe, ou a Penedo, Alagoas, pôrto no mesmo S. Francisco, já próximo do mar e até onde subiam navios de mar alto.

As sêcas têm tido essa finalidade crucial em nossa terra: despovoam os sertões, matam gente e animais; porém proporcionam realizações de progresso nas regiões flageladas. Mas, com a estrada de Paulo Afonso se deu mais uma prova de que nossos erros não datam da República, e sim vêm da monarquia. O crédito aberto para a estrada incluía também os serviços de dragagem dos canais do rio de São Francisco acima de Jatobá, que hoje se chama Petrolândia, assim como a construção de um cais na mesma cidade. Entretanto, mostrando nossa imprevidência, nunca se procurou executar os serviços de desobstrução do rio, como complemento ao êxito da estrada de ferro, bem como não se fêz nada sôbre o cais.

Aspecto do traçado da E.F. Paulo Afonso, nas imediações da cidade de Piranhas, Alagoas, onde começam os trilhos em direção a Petrolândia, Pernambuco.

Os trilhos começaram a ser assentados em 1880, e, três anos depois, inaugurava-se a estação terminal, em Jatobá, com cêrca de 116 quilômetros. A estrada tinha graves defeitos, como rampas não compensadas de 3 por cento ao deixar a cidade de Piranhas, seu início. Daí o seu regime deficitário desde a inauguração até hoje. Em 1901 passou a fazer parte das estradas sob administração da «Great Western of Brazil Railway Company Limited», com sede no Recife. Hoje está integrada na Rêde Ferroviária do Nordeste, propriedade do Govêrno Federal. E' interessante narrar um dos mais curiosos episódios da vida dessa estrada. No regime da ditadura, determinou o sr. Getúlio Vargas o arrancamento dos trilhos da ferrovia, os quais seriam transferidos para outras rêdes de acôrdo com as necessidades. Mas o povo compreendido na área da vida férrea e pela mesma servido desde os tempos de Pedro II protestou, fêz barulho, ameaçou de pegar nas armas para defender a sua estradinha e o Govêrno teve que recuar, mantendo-se a via férrea Piranhas-Jatobá.

Fica no trajeto a famosa Pedra, local escolhido pelo extraordinário brasileiro Delmiro Gouveia, — um Mauá dos sertões nordestinos — para instalação de uma fábrica de linhas, movimentando a fábrica com a fôrça da cachoeira de Paulo Afonso. Pedra tem hoje o nome de **Delmiro**, homenagem ao patriota e homem de ação como poucos neste país. As composições que passavam pelas estações da estrada, em plena caatinga requeimada pelas estiagens, onde só se viam bromélias, facheiros, mandacarus e xique-xique, davam graças a Deus quando o trem chegava, acorrendo todo mundo em busca de água, em virtude de não haver fontes perto e o rio de S. Francisco passar a 20 e trinta quilômetros. Delmiro Gouveia, com seu gênio progressista, transformou a zona adusta e inóspita da Pedra, num vergel, trazendo água em abundância para o povoado que nascia, organizando a vida social e proletária em moldes de trabalho e disciplina, instalando parques de diversões, de esportes, cinema, linha de tiro, etc., de maneira que, tudo aquilo que era deserto árido e impenetrável, converteu-se num oásis de florescência, de vida, de operosidade, de civilização em pleno sertão alagoano. Mataram Delmiro Gouveia e lançaram na convulsão da cachoeira de Paulo Afonso, as máquinas de sua fábrica, matando uma indústria que já se alastrava por todo o Norte do Brasil. Os trens da via férrea Pinhas-Jatobá tiveram muito movimento com a construção da fábrica de linhas da Pedra, comércio que também se intensificara com o movimento de compra e venda de couros pela firma de Delmiro Gouveia (Iona & Cia.), com sede em Maceió. Piranhas, que se tornara em importante pôrto distribuidor de mercadorias, entreposto comercial de sensível desenvolvimento, servindo a todo o sertão de Alagoas, Pernambuco e Bahia, começou a decair quando a Pedra passou a liderar o comércio. Mas, com a queda de Delmiro Gouveia pelas balas assassinas dos sicários que o eliminaram, tôda aquela região entrou em declínio até reduzir-se, como atualmente, a pequenos aglomerados humanos sem expressão apreciável. Com as instalações da hidrelétrica de Paulo Afonso, deverá ressuscitar o sertão servido pela pequena estrada de ferro que Pedro II mandou construir com tanta esperança no desenvolvimento do vale do São Francisco, de Minas à foz do rio, em Piaçabuçu, Estado de Alagoas. A energia elétrica captada agora na cachoeira poderá substituir a tração a vapor da estrada, o que, com a intensificação do movimento comercial e do turismo, trará «superavit» à economia da via férrea, tornando-a estrada providencial à própria existência da poderosa central elétrica em construção. E' oportuno ainda relembrar, que, Delmiro Gouveia, em 1914, quando inaugurava suas indústrias na Pedra, aproveitando apenas 1.500 HP, se prontificou perante os poderes da União, a instalar na Paulo Afonso uma usina elétrica com capacidade para fornecer fôrça e luz aos Estados de Pernambuco, Bahia, Alagoas e Sergipe, tudo isso sem ônus para os cofres públicos, contanto que lhe concedessem favores aduaneiros para importação de maquinismos e uma concessão por longo tempo. Se, àquele tempo, o govêrno brasileiro houvesse aceitado os projetos do imortal cearense, a estas horas inúmeros problemas em todo o Nordeste estariam de há muito resolvidos, e o nosso país numa situação invejável. Mas, sòmente há poucos anos pôde o Govêrno Federal **descobrir** a cachoeira de Paulo Afonso e ter a luminosa idéia de aproveitar sua potência hidráulica, o que já estaria realizado desde 1915...

Mas não se esqueçam de desobstruir o rio de S. Francisco até Boa Vista, ou prosseguindo com o traçado até entroncar com a Leste Brasileiro em Juàzeiro, na Bahia, quando se poderia ir do Rio à cachoeira de Paulo Afonso, por trem. Isso, porém, é sonho das Mil e Uma Ingenuidades...

COMO É BOM VIAJAR

SIM, excelente. Desde que haja confôrto, é claro. Mas o leitor já notou como são diferentes as reações psicológicas na alma dos que vão e dos que ficam, de acôrdo com os meios de transportes usados pelos que viajam e pelos que os vão deixar no ponto de embarque?

Nada mais interessante para observar-se. Vejam o que sucede, por exemplo, com uma família que vai deixar num trem noturno ou diurno, um ou mais dos chamados «entes queridos». Há despedidas, adeuses, abraços, beijos e até lágrimas. Mas ninguém se preocupa quanto a perigos na viagem. Qualquer tristeza é exclusivamente emocional. De ordinário há alegria manifestações efusivas de risos, todos alegres, acenando, acenando...

E quando os que foram ao bota-fora regressam ao lar, não trazem, no fundo dalma nenhuma preocupação quanto à viagem. Todos sabem que o ausente está bem acomodado em sua cabine, se é viagem em noturno; ou em sua boa poltrona, se se trata de diurno.

Com a viagem por mar o caso já muda de figura. Há sempre um certo temor.

Mas, do avião é que a coisa é interessante. No aeroporto podem todos estar alegres, eufóricos, contando piadas, a rir; mas, quando o alto-falante berra:

— Passageiros da Companhia tal, façam suas despedidas e tomem seu lugares no avião. Embarque pelo portão X... Ah! aí então as fisionomias perdem aquela amplidão prazeirosa e uma espécie de nuvem cobre-lhes a alma. Há um não sabemos quê, de suspeição, de temor, de preocupação. Quando os passageiros se alinham em fila indiana, para a contagem e entrega das fichas à subida do avião, podem os observadores notar: muitos lábios pronunciam preces, e não há quem bote primeiro o pé esquerdo...

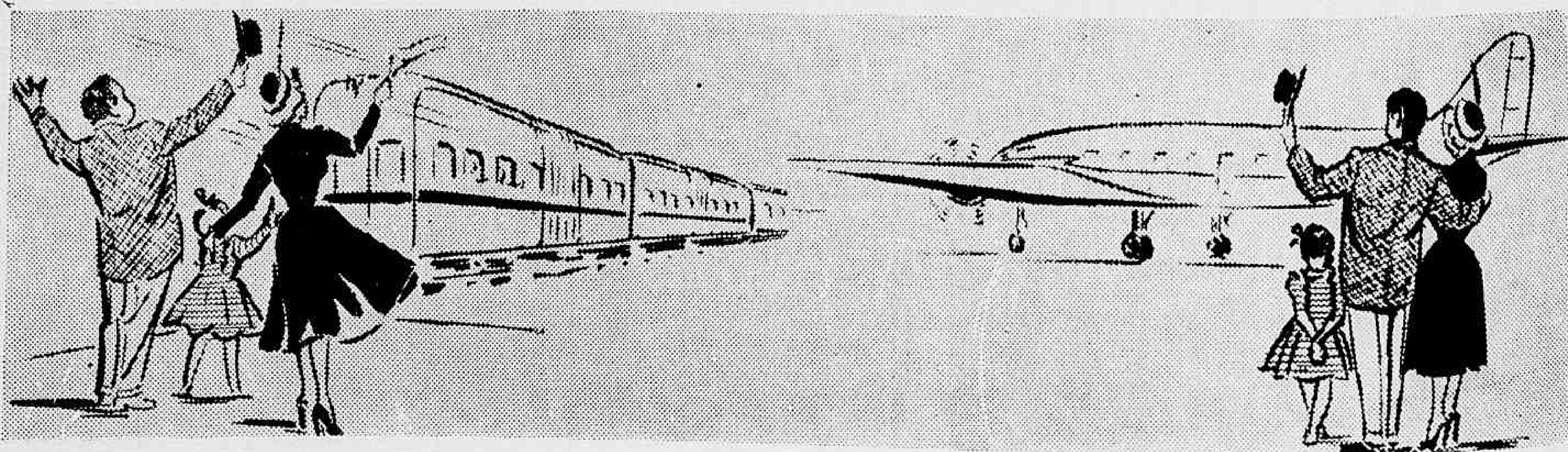
A viagem de avião só nos tranqüiliza quando chegamos ao ponto final do vôo. Não há nada mais agradável, mais rápido, mais higiênico, mais asseado, do que uma viagem pelos ares. A tripulação aérea é de uma gentileza, de uma urbanidade encantadoras. Mas, os que ficam sentem qualquer coisa que não inspira alegria, e os que vão no bôjo do aparelho, só respiram quando chegam. Talvez que a razão dêsses dois estados de alma se justifique pela sensação da rapidez. No dia em que os trens de ferro correrem sôbre trilhos com a velocidade dos aviões comerciais, isto é, entre 250 a 300 quilômetros por hora, a mesma preocupação que hoje nos assalta quanto ao vôo se verificará quanto ao trem. Prova isso o receio que muita gente tem quanto ao avião a jacto. Uma viagem a carro de bois não desperta o menor cuidado; mas, se soubermos que o carro de bois vai ser rebocado por um automóvel a 200 quilômetros, não há quem se arrisque à brincadeira, mesmo que tal veículo ofereça tôdas as garantias de solidez e resistência à prova.

Entretanto, apesar de tudo, vejamos como o transporte aéreo subiu de nível em relação ao ferroviário, tomando-se para comparação o movimento de passageiros de 1938 a 1952, entre 13 das principais ferrovias do Brasil e as emprêsas de navegação aérea:

Ano	Ferrovias	Aviação
1938....	13.747.000	5.285
1939....	14.951.000	5.895
1945....	22.381.000	24.132
1947....	24.484.000	68.229
1948....	25.014.000	96.165
1949....	22.449.000	113.303
1950....	28.946.000	142.873
1951....	28.555.000	187.125
1952....	26.601.000	201.000 (aproximadamente)

Do quadro acima se verifica êste fato significativo: enquanto o número de passageiros nas estradas de ferro aumentou em 15 anos apenas no dôbro, o dos aviões chegou a cêrca de 40 vêzes no mesmo período! Qual a causa disso? Rapidez, apesar do mêdo... No dia em que as estradas de ferro puderem transportar passageiros numa média de 150 quilômetros a hora, podendo se ir do Rio a Belo Horizonte entre 4 e 5 horas, não há quem a despreze, pelo avião. A vida atual é baseada em rapidez, e os nossos trens continuam com a mesma velocidade do trenzinho de Mauá, a primitivíssima **Baroneza**, a 30 de abril de 1854. Pode-se afirmar e provar, que, em mais de metade das 50 estradas de ferro em funcionamento no Brasil de 1954 a média de velocidade quilométrica é **inferior** à dos «trens do Comendador», como era conhecido Irenêo Evangelista, antes de ser Barão e depois Visconde de Mauá. A título de curiosidade, damos aqui as tarifas da nossa primeira estrada de ferro, estabelecidas no art. 4 do decreto de 12 de junho de 1852, que outorgava a concessão:

Por pessoa calçada maior de 12 anos......	1$500
Idem, idem, menor	$800
Idem, descalça maior de 12 anos	$640
Idem, idem menor	$380
Por cada arroba de pêso	$080
Por cada pipa ou volume correspondente...	1$280



283 MILHÕES O AUMENTO DOS DEPÓSITOS POPULARES EM 6 MESES

A significação das atividades da Caixa Econômica Federal do Rio de Janeiro no 2.o semestre de 1953

De seis em seis meses a Caixa Econômica Federal do Rio de Janeiro divulga os documentos contábeis de cada exercício semestral. É o que vem de fazer agora em relação ao segundo semestre de 1953, com a publicação do balanço geral em 31 de dezembro e a demonstração de despesa e receita nos últimos seis meses.

«BANCO DO POVO»

O aumento permanente dos depósitos na Caixa Econômica transformou a instituição num verdadeiro «banco do povo». Com jurisdição apenas no Distrito Federal — em cada Estado existe uma congênere com plena autonomia local — a Caixa Econômica assinalou, no último balanço, a importância de 6.273,1 milhões de cruzeiros como total de depósitos, o que significa um acréscimo de 686,4 milhões em relação ao semestre anterior.

Graças à confiança da população, a Caixa Econômica é hoje a mais prestigiosa organização bancária, no tocante à guarda de pequenas economias, porque, sòmente na modalidade «popular», estão sob sua guarda 3.525,2 milhões de cruzeiros. Em seis meses essa modalidade apresentou um aumento de saldo de 283,7 milhões de cruzeiros.

As outras espécies de depósitos aparecem nos documentos contábeis com os seguintes saldos: cheques — 1.221,2 milhões; sem limite — 632,3 milhões; limitados — 393,8 milhões; prazo fixo — 207,7 milhões; compulsórios — 144,3 milhões; especiais — 102,2 milhões; aviso prévio — 23 milhões; escolares — 11,6 milhões, e em liquidação — 11,5 milhões.

Além do acréscimo correspondente aos depósitos populares, a Caixa Econômica teve, no último semestre, aumentos substanciais em outras categorias de depósitos, como cheques (128,5 milhões); sem limite (201,8 milhões); prazo fixo (97,2 milhões); aviso prévio (29,1 milhões), e limitados (22,1 milhões).

DOIS FATORES

O volume de aplicações da Caixa Econômica em cada exercício semestral depende de dois fatores: a oscilação dos depósitos e o montante das quotas de capital mensalmente pagas pelos mutuários no resgate dos empréstimos. À proporção que crescem as reservas entregues à instituição, maiores são as possibilidades de investimentos, nas diversas modalidades de crédito, que vão desde as facilidades para execução das grandes obras de melhoramento urbano nos empréstimos sob consignação de vencimento, tão úteis aos servidores do Estado. Da mesma forma, a Caixa Econômica reaplica sistemàticamente as parcelas correspondentes ao capital empregado e que constam das prestações mensais dos beneficiados. É por isso que no 2º semestre de 1953, os empréstimos feitos pela instituição tiveram um acréscimo de 360 milhões de cruzeiros, passando o total de 4.368 milhões em 30 de junho último para 4.728 milhões no encerramento do exercício.

FINANCIAMENTOS IMOBILIÁRIOS

A maior parcela do aumento de empréstimos convergiu para os financiamentos hipotecários, por meio dos quais a Caixa Econômica está executando um vasto plano assistencial traçado pelo Govêrno, no sentido de facilitar a aquisição de casa própria às famílias de recursos módicos. Em seis meses, as inversões imobiliárias registraram um aumento de saldo de 244,9 milhões de cruzeiros, perfazendo um montante geral de 2.483,1 milhões de cruzeiros a 31 de dezembro último contra 2.238,1 milhões nos documentos contábeis do 1º semestre de 1953.

CRÉDITO PESSOAL

Seguem-se os empréstimos sob consignações que aumentaram de 120,9 milhões no semestre em foco, representante uma rubrica de 1.312,1 milhões de cruzeiros. Vem depois, no mesmo plano assistencial, as aplicações em penhores, com um total de 318,1 milhões e aumento de 13,8, que, não sendo tão vultoso como os dois anteriores, tem uma importância peculiar, de vez que os empréstimos desse, são feitos pelo prazo de seis meses e, assim, pràticamente em cada exercício a Caixa Econômica faz uma reaplicação do montante dos empréstimos. Sob o título de garantias simultâneas (458,7 milhões de cruzeiros) a Caixa engloba os grandes financiamentos para cidades e municípios, assim como os investimentos nos diversos setores da produção. As outras Caixas Econômicas fizeram na congênere do Distrito Federal empréstimos na importância de 104,4 milhões de cruzeiros. Finalmente no setor de títulos, a Caixa possui duas modalidades de empréstimos: caução, com 49 milhões, e aquisição financiada, com 2,4 milhões de cruzeiros.



Aspecto de um luxuoso e confortável carro-restaurante da E. F. Central do Brasil, de cujos serviços é concessionária a tradicional firma GRANDE PONTO BAR COMESTÍVEIS LTDA.

VIAJAR AGORA NA CENTRAL DO BRASIL É UM PRAZER COMPROVADO

● Quem acompanha a vida progressiva da Estrada de Ferro Central do Brasil, não pode deixar de consignar um voto de louvor à sua Administração pelo seu esfôrço hercúleo no sentido de equipar seus vagões de passageiros de tudo quanto de moderno há em matéria de confôrto. Assim, dispondo ainda de carros-restaurantes dos mais modernos e confortáveis do mundo, a Central do Brasil proporciona ao passageiro uma viagem agradável, prazeirosa. Êstes carros, aliás, agora entregues a uma nova concessionária, a firma GRANDE PONTO BAR COMESTÍVEIS LTDA. cujo nome e tradição são seus fiadores irrefutáveis dos bons serviços de restaurantes, conforme atestam os milhares de cidadãos que afluem assìduamente aos seus estabelecimentos nesta capital, se tornaram o ponto predileto de convergência dos passageiros que ali encontram ambiente requintado para uma boa refeição ou uma animada palestra no bar onde bebidas finas lhes são servidas.

Foi, na realidade, um passo acertadíssimo da Administração da Central do Brasil, em entregando à firma GRANDE PONTO BAR COMESTÍVEIS LTDA. os serviços dos carros-restaurantes, principalmente quando se sabe estar à frente daquela firma um homem capacitado e probo, como é o sr. José Luís da Silva, seu diretor-gerente, que tão bem tem se desincumbido dessa importante tarefa, conforme o atestam os próprios passageiros que, agora mais do que nunca, têm dado suas preferências à nossa principal ferrovia, jamais se esquivando das referências elogiosas àquele serviço.

O GRANDE PONTO BAR COMESTÍVEIS LTDA., que dispõe de ótimo serviço de restaurante e confeitaria, tem sua casa matriz funcionando na rua Pedro Lessa, 31-A e filial na av. Graça Aranha, 81-B, com os telefones 32-8226, 42-1073 e 42-4574, sendo que seus escritórios estão instalados na av. Graça Aranha, 304, tels. 52-1696 e 42-6508. Estão pois de parabéns a Central do Brasil e seus passageiros, a primeira porque soube escolher uma firma honrada por tôdas as tradições para seus serviços de restaurantes e os segundos porque podem fazer uma viagem, que a princípio se apresentava enfadonha, das mais divertidas e das mais confortáveis.

ACREDITE... SE QUISER

Por MANUEL FERNANDES FIGUEIRA
(Secretário da Diretoria em 1908)

● Extraímos do volume da **Memória Histórica** da E. F. C. B. do autor citado, os seguintes informes, bastante curiosos:

PREÇO DAS PASSAGENS EM 1858

De D. Pedro II a:	(Na moeda antiga, Rs) 1ª	2ª	3ª
Engenho Novo	900	600	300
Cascadura	1$000	1$000	500
Maxambomba (Nova Iguaçu)	3$000	2$000	1$000
Queimados	4$000	3$000	1$500
Belém (hoje Japeri)	5$000	4$000	2$000

Como vemos era elevadíssimo o preço das passagens tendo-se em vista a valorização do dinheiro àquele tempo.

SALÁRIO DOS EMPREGADOS

O agente da Estação D. Pedro II	2.000$000
Chefe da Contabilidade	3.000$000
Chefe do trem	1.000$000
Maquinista	1.200$000
Foguista (aprendiz de maquinista)	600$000

Mas êsses vencimentos não eram mensais, senhores. Eram anuais!

Os guardas de linha e pátios recebiam uma diária, pelo trabalho noturno e diurno, de 1$600 (Cr$ 1,60).

A 29 de março de 1858 foi inaugurado o tráfego da estrada até Queimados, no total de 32 milhas inglêsas. A estação inicial ficou batizada com o nome de **Campo**, referência ao **Campo de Santana**. As oito primeiras locomotivas receberam o nome de: **Imperador, Imperatriz, Paulista, Mineira, Fluminense, Brazil** (com **z**), **Progresso** e **Indústria.** O trajeto até Queimados (oito léguas) era feito em uma hora. O material rodante da então Estrada de Ferro D. Pedro II constava de: 10 locomotivas, 8 carros de 1ª classe, 16 de segunda, 16 de terceira e cem vagões para transporte de mercadorias.

Nota interessante e que dá o que pensar:

No dia da inauguração, isto é, a 29 de março de 1858, a estação do Campo se encheu de tudo o que possuía o Rio de mais elegante e fino. A família real, aristocracia, clero, representantes diplomáticos, corpo legislativo, imprensa, convidados especiais e povo. O acontecimento era sensacional e o assunto, aquêle milagre da mecânica: um comboio deslizar pelos trilhos sem tração animal. Quando a Imperatriz, o Imperador e tôda a côrte seguiram até o fim da linha e regressaram à estação inicial, o entusiasmo culminou, empolgando a quantos ali se achavam. Foi então que se deu esta curiosidade: «A Diretoria ofereceu a Suas Majestades Imperiais e a muitos dos convidados um esplêndido copo dágua».

Como vemos, leitor, essa história de água aqui no Rio sempre foi uma coisa preciosíssima, a ponto de suplantar o próprio champanha...

O TREM SUJO DA... «BRITISH RAILWAYS»

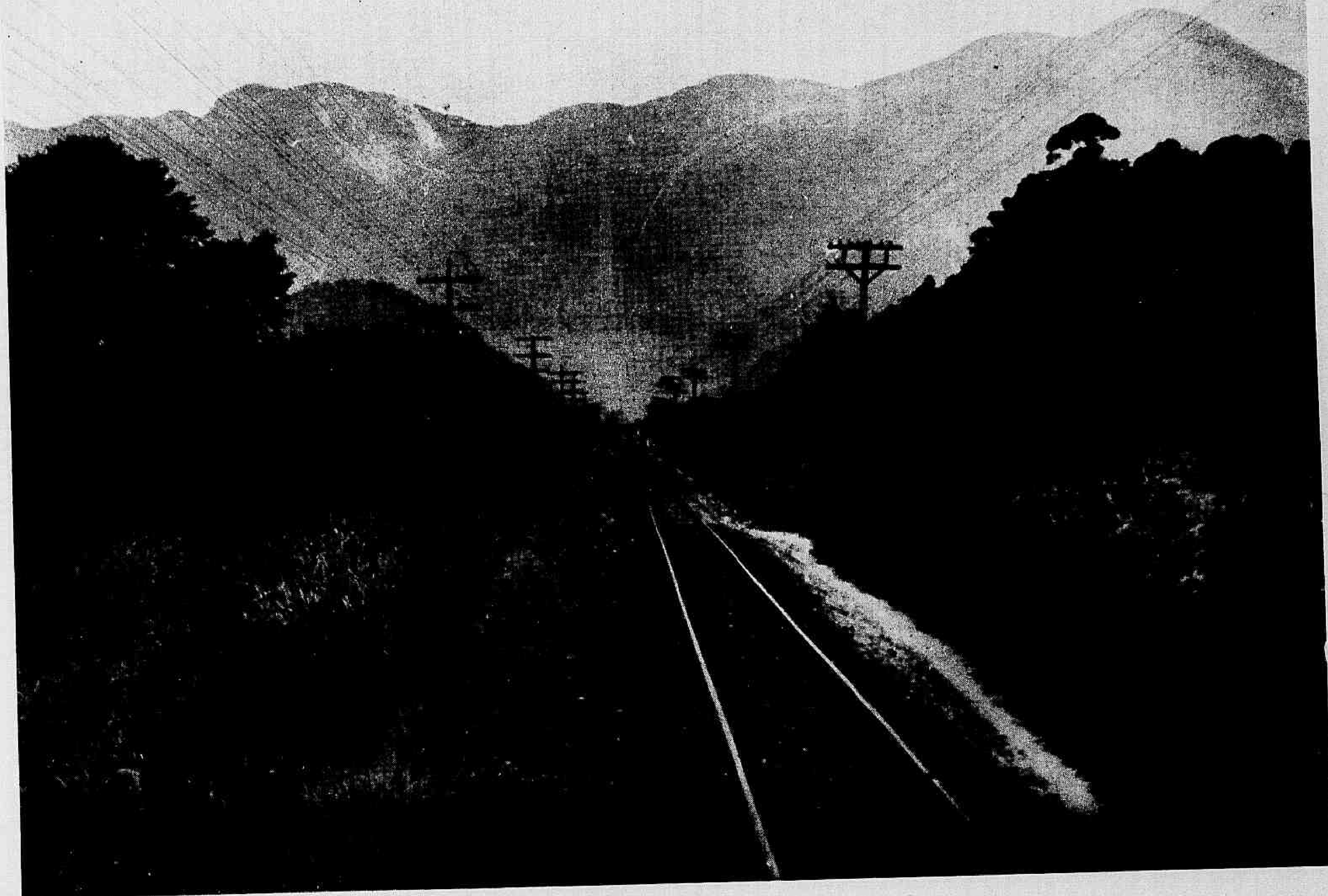
● Numa crônica de Elsie Lessa publicada no «Globo», intitulada **Delícias Ferroviárias**, divulga a colunista as impressões de um turista francês sôbre os trens da Inglaterra. Transcrevemos, «data venia» a parte em que o visitante se refere ao que lhe sucedeu num carro-restaurante da «British Railways».

«Habituado a viajar nos trens inglêses, sabia há muito que é perfeitamente inútil esperar ingerir uma refeição nutritiva e de boa qualidade nos carros-restaurantes da «British Railways». Esperava, contudo, que se pudesse pretender ao menos alguma limpeza. Eis senão quando, domingo passado, quando tomava a costumeira refeição, tive que constatar que os pratos cheiravam mal e que os garfos guardavam as recordações de refeições anteriores. O garção recolhia do chão as toalhas de mesa e recolocava-as tranqüilamente no lugar. Quanto aos talheres, tirava-os dos bolsos, onde jaziam misturados sabe-se Deus com quê. Há um provérbio inglês que diz que cada um de nós, neste mundo, deve engolir o seu quinhão de micróbios. De acôrdo, mas será que devemos engolir o quinhão todo num só dia?»

As impressões do francês foram reproduzidas no «Evening Standard», confirmando o órgão da imprensa britânica o mau estado dos transportes ferroviários do seu país, o que parece justificar o estrilo do francês.

Entretanto é o caso de raciocinar, como aquêle roceiro do interior de Minas, quando lhe disseram que uma viagem de trem ao Rio era uma tortura, com má e cara alimentação, demora em chegar, atraso de trens, etc. Sabem o que indagou o sensato camponês?

— Bem ... Mas, dá para chegar vivo?



UM SÉCULO DEPOIS



— D. Áurea de Sousa e Silva com 76 janeiros, nasceu na antiga Raiz da Serra, hoje Inhomirim. Quando menina estudava numa escolinha pública do local, e muitas vêzes cantou hinos à chegada de Pedro II, quando ali ia tomar o trem para Petrópolis. D. Áurea tem memória lúcida e fala com vivavicade.

A parte da baixada fluminense que serviu de cenário à corrida da primeira locomotiva sôbre a terra brasileira está a pedir um cronista que também seja historiador. Quanto episódio ainda conservado no esquecimento; quanta história curiosa mantida pelos **mais velhos;** quanta coisa digna de ser comentada para exemplo das gerações atuais!

● O ambiente de todo aquêle trecho entre os fundos da Guanabara e a Raiz da Serra de Petrópolis, nas encostas da chamada Serra da Estrêla, quase que se mantém como existia há um século passado. O fenômeno do progresso previsto pelos estadistas e filósofos de 1854 com a inauguração da primeira linha de ferro, não se fixou ali; foi levado a fecundar outras zonas do território brasileiro, imitando o caso da fecundação da vida vegetal, quando o pólem reprodutivo é conduzido pelas abelhas e outros dipteros; pelo vento e outros agentes naturais, a fim de que a flor se converta em fruto e êste na perpetuidade das espécies, numa evolução permanente e cada vez mais vitoriosa.

● Com a primitiva estrada de Ferro Mauá se deu isto: foi ela a primeira do país; mas não conseguiu progredir através do tempo e do espaço. Sua primeira contrariedade foi a própria barreira da Serra. Ninguém conhecia ainda a **cremalheira.** Subir a montanha por meio de rampas era uma temeridade no estado incipiente da engenharia ferroviária daquele tempo. Durante muitos anos o nosso primeiro «trem de ferro» marcou passo na Raiz da Serra. Enquanto, porém, encontrava a **Mauá** êsse obstáculo à sua marcha em direção do sertão mineiro do Rio das Velhas, por todo o Brasil lavrara a febre de construção de outros caminhos de ferro. Era a semente plantada por Mauá às margens da Guanabara, que iam frutificar de Norte a Sul do país. Podemos pegar o leitor pela mão e, com êle percorrer o emocionante cenário onde, há cem anos passados, nasceu o nosso primeiro **trem de ferro.**



1 Isto aqui é o atual leito da primeira via férrea do Brasil, no trecho de Imbariê (ex-Estrêla), à vila de Inhomirim (ex-Raiz da Serra). Os trilhos, quando da corrida da famosa «Baroneza», não eram assim. A bitola de então era de 1,60, com dormentes de ferro em forma de panelas, sôbre os quais os trilhos assentavam. Hoje a bitola é estreita, de um metro como todos os trens da Leopoldina. Só a Natureza não mudou. E' a mesma. Ao fundo o majestoso contraforte da Serra do Mar, apresentando-nos na inteireza de sua magnitude selvagem. Foi a grande barreira contra o trenzinho do imortal Barão de Mauá.

2 Matrizes de N.S. da Guia, em Guia de Pacobaíba, «ex-Mauá». E' um templo bicentenário, tendo aos fundos o cemitério e a casa dos romeiros. O mais curioso de tudo, porém, é que, na «Casa dos Romeiros», há a mais estranha cadeia do Brasil. Trata-se de uma espécie de «depósito de presos» sob a responsabilidade do sr. Antônio Siqueira, zelador daquilo tudo e carcereiro.

3 Aqui ficava a primeira estação ferroviária do Brasil, há um século. Êste edifício, naturalmente, já é reconstrução sôbre os escombros do primitivo. Mas, seja como fôr é uma relíquia em nosso panorama ferroviário. Era a estação inicial aonde iam os viajantes que embarcavam em lanchas a vapor, na «Prainha» (hoje praça Mauá) e desembarcavam no Pôrto da Estrêla, hoje Guia de Pacobaíba, onde tomavam o trem até à Raiz da Serra.





4 Os trens de cem anos passados não eram assim como os de hoje. A locomotiva, apesar de sua feição ingênua, sem possuir, sequer, coberta para o maquinista, puxava uma composição com carros de passageiros possuindo interior confortável. Achavam mesmo que eram até luxuosos... Hoje os trens da antiga Mauá correm duas vêzes por dia: da Raiz da Serra à estação inicial (Guia de Pacobaíba) e daí até à Raiz da Serra, ou Vila de Inhomirim. Os carros são divididos em duas seções: primeira e segunda classe. O que as distingue é o assento: coberto de palhinha, primeira; de madeira, segunda.

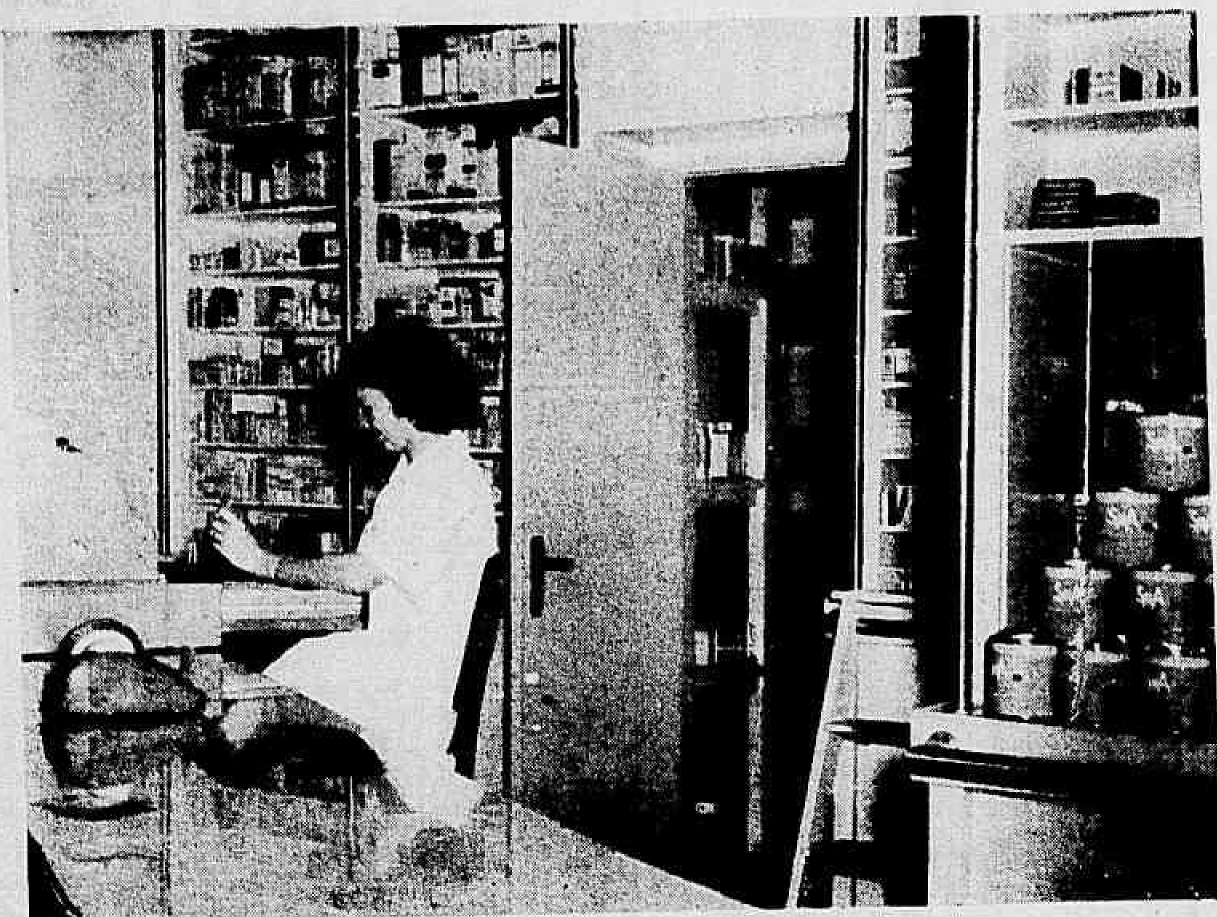




5 Isto é uma visão do primeiro trem que correu em nossa estrada-matriz. Mas, na escala evolutiva entre a «Baroneza» e as locomotivas de Baldwim, esta que vemos saindo da estação de Guia de Pacobaíba (ex-Mauá), é bem «filha» das primeiras máquinas. Por aí se vê como ficou estacionária a «estrada-mater» de nossa engenharia ferroviária.

6 O peixe continua a ser o principal produto da zona servida pela modestíssima via férrea de Mauá. O fundo da baía de Guanabara é piscoso e não há «tubarões», de espécie nenhuma. Todo mundo pode abastecer-se de pescado, que, embora não custe os «olhos da cara» como sucede nas carrocinhas e peixarias da capital federal, não é lá assim tão barato. Para quem mora por ali e se serve do trenzinho, é «mão na roda». Peixe fresco é mato...

ASSISTÊNCIA FARMACÊUTICA AOS BANCÁRIOS CARIOCAS



Flagrante de uma das seções da nova farmácia mantida pelo Instituto dos Bancários, recentemente inaugurada no edifício Darke de Matos, 14º andar, sede da Delegacia Regional.

A PRESIDÊNCIA DO INSTITUTO DOS BANCÁRIOS DESENVOLVE O SEU PROGRAMA DE ASSISTÊNCIA, INAUGURANDO UMA FARMÁCIA ONDE OS MEDICAMENTOS SÃO VENDIDOS AO PREÇO DO CUSTO ★ APOIO DA NUMEROSA CLASSE À NOVA E ELOGIÁVEL INICIATIVA

O Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Bancários acaba de inaugurar a primeira farmácia, das várias que deverão constituir o seu Serviço de Assistência Farmacêutica, instituído no intuito de tornar cada vez mais completa a assistência médica, cirúrgica e hospitalar que mantém em favor dos seus associados. Trata-se de um setor para o qual a administração do IAPB vinha de há muito voltando as suas atenções, considerando principalmente a incessante alta dos produtos farmacêuticos, o que pesa sobremodo no orçamento de qualquer trabalhador.

Prevendo o regulamento do IAPB a prestação de socorros farmacêuticos aos bancários, mediante indenização pelo preço de custo e mais as despesas de administração, não descurou a presidência de lhe dar cumprimento imediato, apesar das dificuldades do momento presente e da política de compressão de despesas, em que se empenha. Para instalação da primeira farmácia, era necessário que se escolhesse um ponto central, que tornasse mais fácil o acesso dos que a procurassem. Assim é que a instalação se fêz no 14º andar do edifício Darke de Matos, à rua 13 de Maio, nº 23, onde funciona a Delegacia Regional. Não houve grande solenidade no ato inaugural; nem era preciso que a houvesse, para que os bancários pudessem aquilatar da importância e do valor dos serviços que o novo setor de assistência estava destinado a prestar-lhes.

E isso já foi cabalmente demonstrado. Inaugurada há apenas poucos dias, tem sido enorme o movimento da primeira farmácia do IAPB, atendendo diàriamente, sempre com presteza e solicitude, a várias dezenas de bancários. Entregue à direção de profissionais dos mais competentes, dispondo de aparelhamento moderno e de grande estoque dos medicamentos mais procurados, a farmácia já se revelou apta a servir satisfatòriamente aos segurados do Distrito Federal.

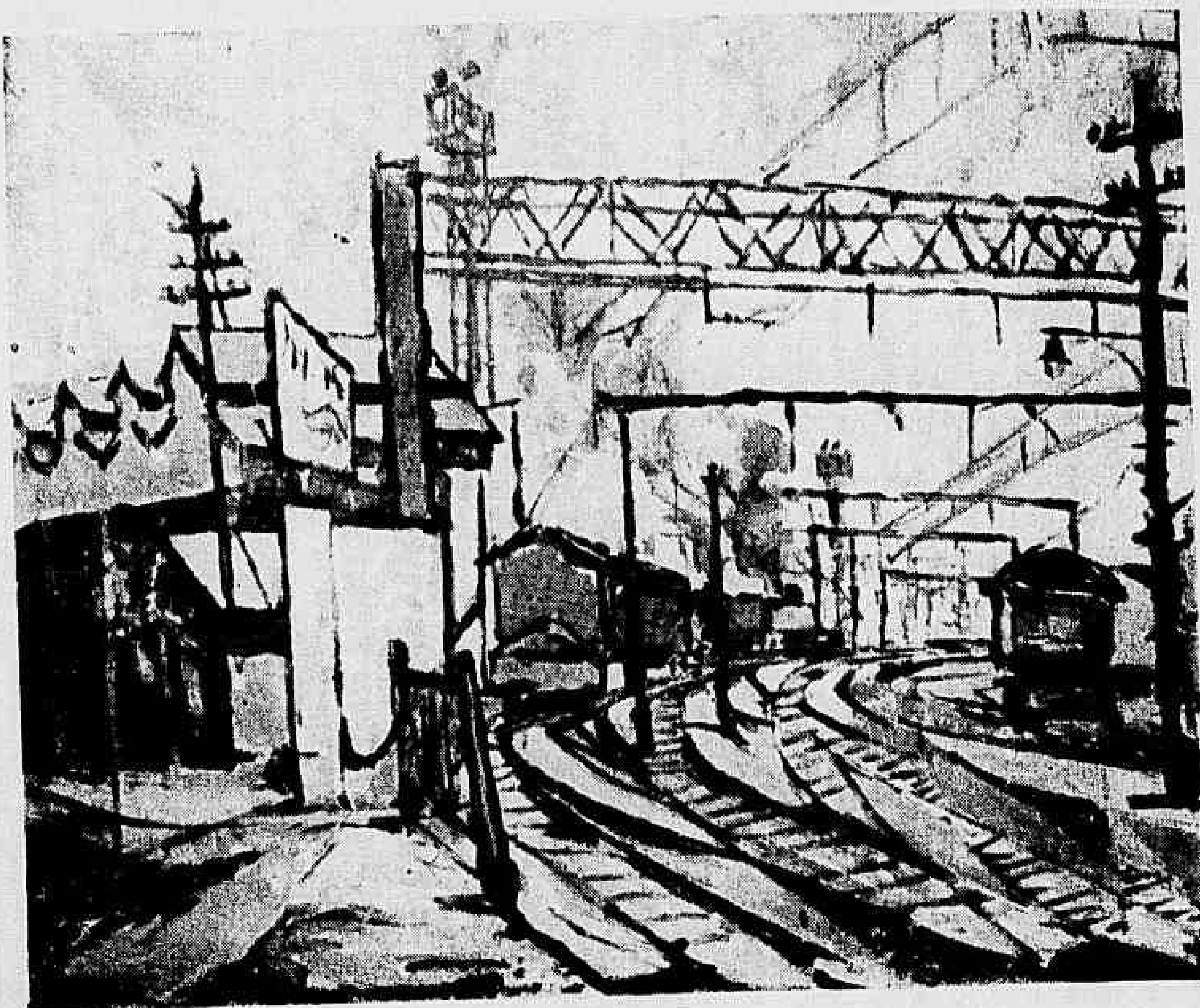
O bancário já aprendeu que não há impecilhos para que seja atendido na farmácia: basta apresentar a receita médica e a carteira do Instituto. Os medicamentos são vendidos pelo preço do custo, inclusive com tôdas as bonificações concedidas pelos fabricantes, acrescido apenas de uma taxa de expediente, mínima, destinada a atender às despesas de administração.

Enquanto não fôr instalado o serviço de manipulação, o que não deve tardar muito, o Instituto dos Bancários manterá convênios com farmácias que assegurem descontos nas receitas encaminhadas pelo Serviço de Socorros Farmacêuticos.

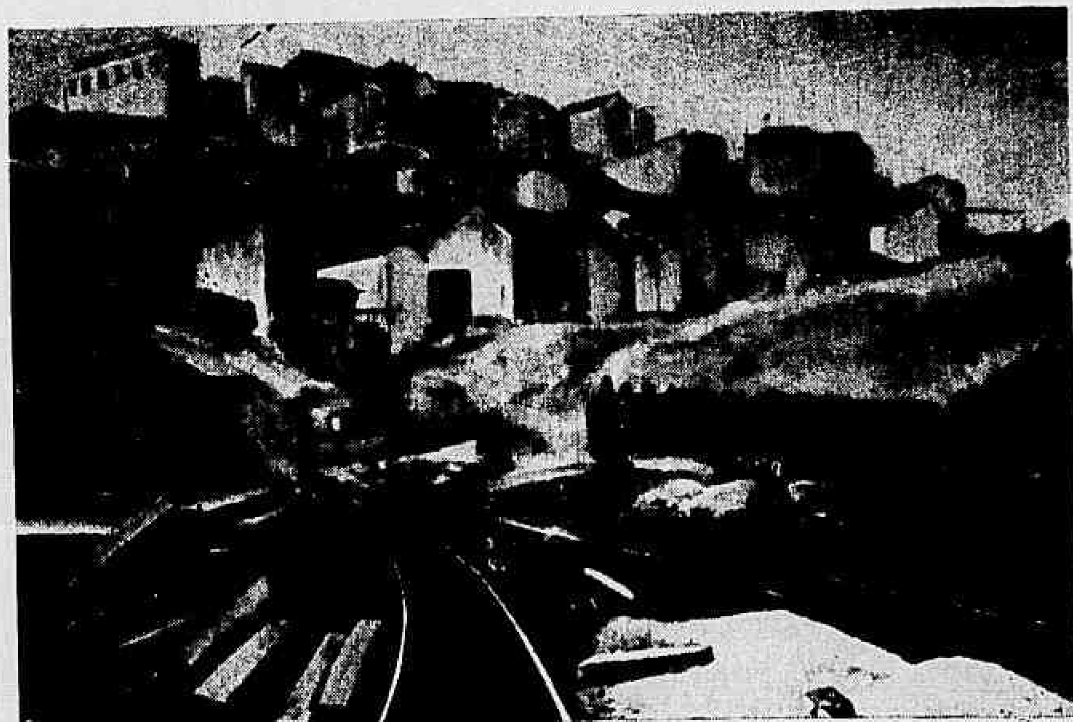
O Instituto já está tomando providências no sentido de ampliar, tanto quanto possível, os serviços da sua primeira farmácia. E isso não apenas pelo louvável intuito de melhor amparar a classe bancária, como também pelo movimento que se vem processando, a superar a maior espectativa, e que sòmente tende a aumentar, progressivamente, numa demonstração inequívoca do acolhimento que a iniciativa encontrou, no seio de numerosa classe bancária carioca.

Enquanto isso, a presidência do IAPB vem recebendo cumprimentos pelo desenvolvimento que vem dando ao seu programa de assistência, com a criação dêsse novo setor, que tantos e tão grandes serviços está destinado a prestar.

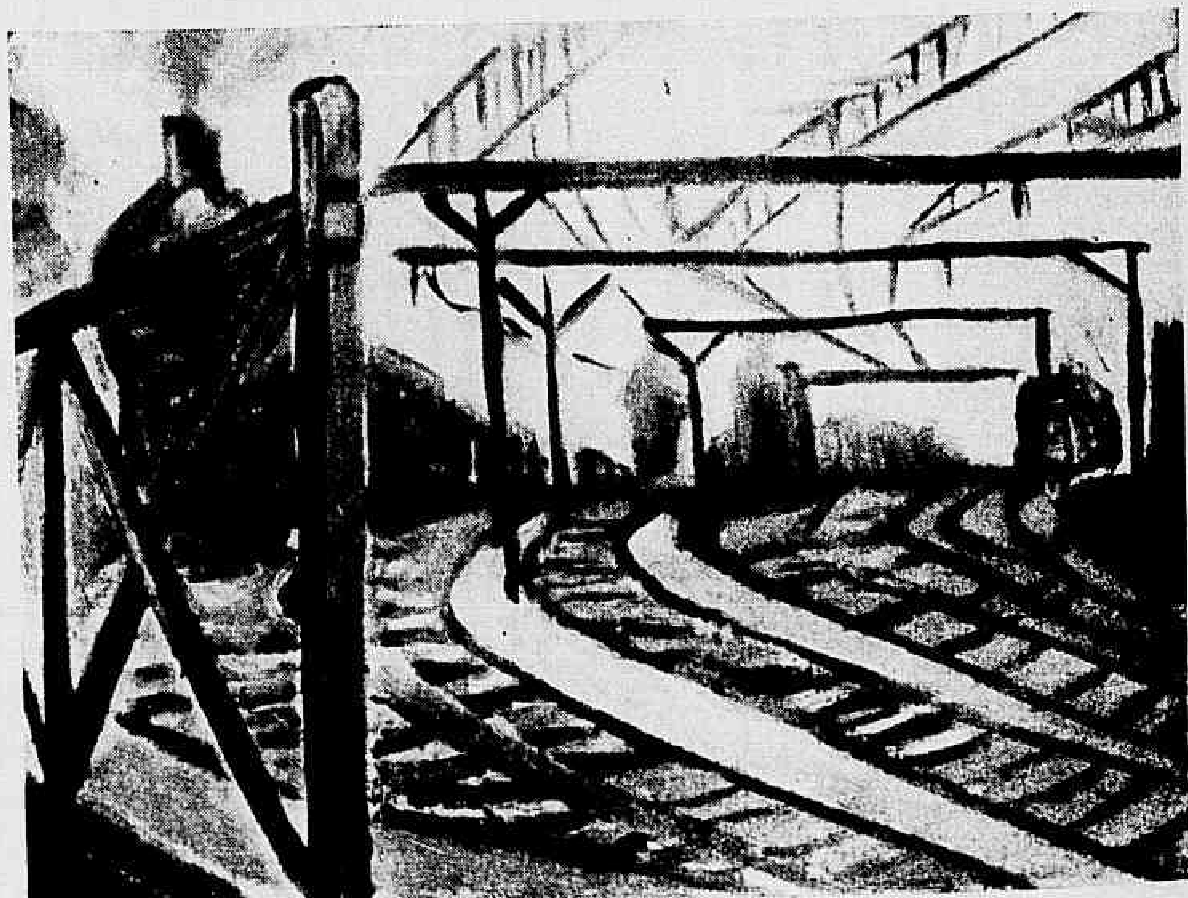
AS ARTES PLÁSTICAS NA ESTRADA DE FERRO



Quadro de Izrael Szajnbrum, aluno laureado com medalha de ouro do Curso de Premiações em 1953. Diplomado em Arquitetura no mesmo ano, integrou uma excursão de alunos de Belas Artes do Rio a Pôrto Alegre, tendo pintado várias telas nessa viagem. E' de sua autoria o quadro aqui reproduzido, inspirado no parque ferroviário da Sorocabana quando de sua passagem por São Paulo.



Os artistas do pincel também se inspiram nas paisagens animadas pelas ferrovias. Aqui estampamos um quadro de Burle Marx, existente no Museu Nacional de Belas Artes, datado de 1936. Diante do casario que se eleva sôbre o morro, o pátio ferroviário, com um trem que chega e um no desvio. Um operário trabalha ao lado de uma das linhas. Dormentes se acumulam; pedras se espalham para a conservação do leito.



Rui Pereira, aluno do segundo ano do Curso de Pintura da E.N. de Belas Artes expôs êste quadro representando uma seção da estação da Sorocabana em São Paulo, obra executada quando o estudante passava por aquela capital em viagem ao Rio Grande do Sul, integrando a caravana de alunos da mesma instituição. Ambas as telas foram expostas numa das salas da E.N. de Belas Artes, juntamente com outras obras.

O TREM DE FERRO NO POVOAMENTO DO BRASIL

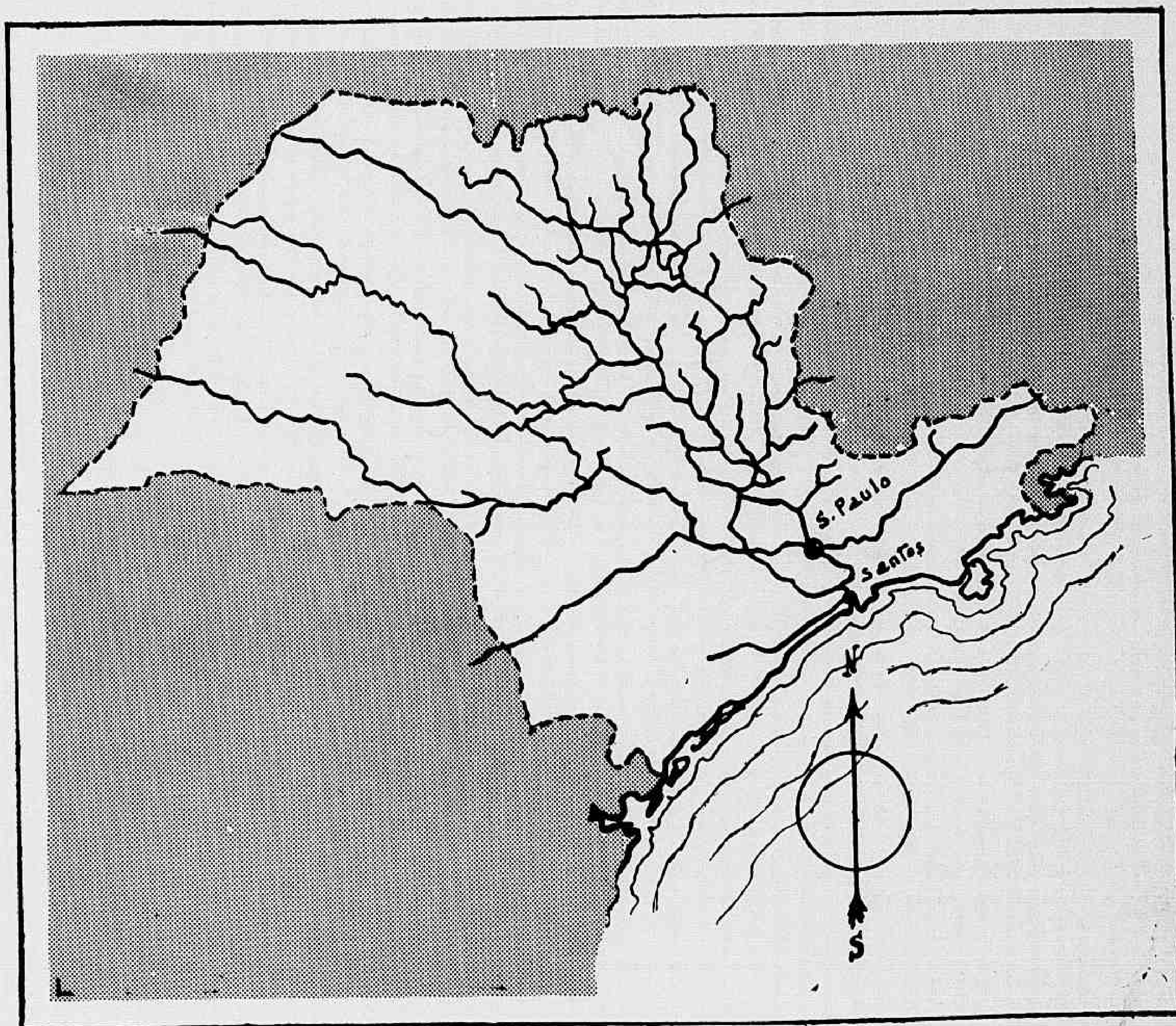
No conceito de Ratzel é o homem **um produto** geográfico, concepção esta que foi modificada por esta outra de Brunhes: é o homem **agente** geográfico. Estudando-se a influência do **trem de ferro** no povoamento do sertão brasileiro, chega-se à conclusão de que a teoria de Brunhes é verdadeira, pelo menos no que diz respeito ao povoamento do solo brasileiro depois do advento da estrada de ferro, em 1854.

As vias férreas são semeadoras de populações. Quando a ponta dos trilhos atinge determinado lugar, forma-se um núcleo humano, e, a partir de então, pode converter-se aquêle aglomerado de trabalhadores e comerciantes, em grande centro de irradiação como fulcro povoador. Por outro lado pode uma estrada de ferro matar determinados lugares, cujo progresso fôra proporcionado pela ponta dos trilhos, os quais, logo que continuados, arrastaram todo o progresso para a estação seguinte. São casos registrados em tôdas as estradas de ferro organizadas no país.

Muito deve o país a estradas de ferro como a «Leopoldina», a de Paranaguá-Curitiba, a São Paulo Railway e outras. Essas vias férreas cumpriram a perigosa missão de transpor a muralha altíssima da Serra do Mar, levando os trilhos ao planalto. E nisso há motivo de glória para os brasileiros, sabendo-se que os inglêses da «S. Paulo Railway» tiveram mêdo de ir além de Jundiaí, vindos de Santos. Embora lhes houvesse o govêrno concedido autorização para levar trilhos do **trem de ferro** por todo o interior de S. Paulo, os inglêses recuaram, temendo fracasso. As condições econômicas do sertão paulista eram duvidosas, e inglês não mete prego sem estopa. Abriram mão da concessão ampla de que dispunham e ficaram mesmo de Santos a Jundiaí. Entra em ação, nesse ponto, a iniciativa brasileira, com a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, graças ao espírito empreendedor do conselheiro Antônio Prado. A obra civilizadora da emprêsa brasileira é hoje motivo de justo orgulho para os filhos dêste país. Os trilhos da «inglêsa» ficaram imobilizados em Jundiaí, com uma extensão de 139 kms com 87 eletrificados, enquanto a «Paulista» está com 2.155 kms. distribuídos entre bitolas de menos de um metro (62 kms), de um metro (1.229) e de 1,60, (864), contando com 451 kms eletrificados, o que lhe dá o primeiro lugar no Brasil, a êsse respeito.

A quem se deve o espantoso desenvolvimento econômico da Alta Paulista; o crescimento vertiginoso e sem igual no mundo, de vilas e cidades ao sul, de cujo cômputo se destaca Marília, verdadeiro fenômeno em matéria de povoamento e progresso? A Companhia Paulista de Estradas de Ferro, semeando de colonos todo aquêle sertão paulista, fixando o homem ao solo e lhe proporcionando meios para viver, prosperar e nutrir de esperanças a quantos por ali iam chegando e... ficando.

Observando-se, aliás, a política ferroviária de S. Paulo, notamos que prevaleceu em tôdas as suas estradas o sentido do **oeste**, deixando-se de lado o problema interestadual. As emprêsas paulistas procuravam e ainda continuam a procurar o interior do Estado, sem ligar importância ao litoral pouco desenvolvido e estrangulado pela Serra do Mar. Os trilhos seguiam o curso dos rios a desaguar no **Paraná**, ou pelos vales férteis do Tietê, do Paranapanema e outros, numa visão de grande perspicácia e tino comercial. É, por isso, o Estado de S. Paulo, líder do país em colonização, população, comércio, indústria e progresso em geral. Embora muitas outras circunstâncias tenham intervindo em favor dêsse triunfo constante, não se pode esconder o papel preponderante da estrada de ferro no solo paulista, como elemento dinâmico nutrindo o fluxo e refluxo de riquezas, do litoral aos sertões. Para que se veja o imenso acêrvo de benefícios prestados pelas estradas de ferro paulistas ao progresso do Estado, note-se que, a «Paulista» sòmente em 1952 transportou gratuitamente 138.862 imigrantes, com suas bagagens para diversos pontos do interior paulista, num espantoso serviço de disseminação de elemento humano para a grandeza de S. Paulo. Apesar disso, de tão sensacional serviço gratuito, seu lucro líquido no exercício de 1952 atingiu a soma de Cr$ 74.307.767,60, saldo êsse só excedido pelo do ano anterior, que chegou à espantosa soma de Cr$ 90.384.173,70. Mas, notando-se a diferença entre a despesa e a receita de 1952, verifica-se que o saldo do último ano seria maior do que o anterior (1951, recorde) se a administração da famosa estrada de ferro não houvesse empregado mais de 123 milhões de cruzeiros do que no exercício de 1951: Receita de 1951, Cr$ 581.268.661,30; Despesa: 490.884.487,60. Saldo 90.384.173,70. Ano de 1952: Receita, Cr$ ..... 687.750.466,20; Despesa: .... 613.442.698,60. Saldo: Cr$ ..... 74.307.767,60.



A rêde ferroviária de S. Paulo é dirigida para o interior.

O TREM DE FERRO NA MÚSICA POPULAR

Como não podia deixar de ser, o advento do trem de ferro deu motivo a muita composição popular, muitas delas de sabor folclórico. No Rio são numerosos os poetas e compositores de sambas e marchinhas, que se ocuparam do trem, explorando o motivo sob vários aspectos: o sentimental, o crítico, o histórico, fixando-se momentos de nossa existência na esteira do progresso. São produções que aparecem, vivem no espaço de um Carnaval, ou de um acontecimento relevante, para depois morrer, ficando apenas na recordação dos amantes da história de nossa música popular.

Esta edição tem o prazer de apresentar aos leitores algumas dessas letras de composições que fizeram sua época, que foram cantadas por milhões de brasileiros. Hoje estão inativas, a dormir nos arquivos de apaixonados dessas coisas, populares como o prestimoso radialista Almirante, a quem recorremos para estampar o que se segue, e a quem agradecemos a colaboração com que nos distinguiu:

TREM DA ALEGRIA

MARCHA

Antônio Almeida e Cristóvão de Alencar



U-U-U-U-U-U-U

Bis:
XU-XUXU-XURUXU
Lá vem o trem da alegria
Vamos todos embarcar.
U-U-U-U-U-U-U
XU-XUXU-XURUXU
Vamos lá p'ra freguezia
Porque lá é bom lugar

I I

Toca o trem "seu" maquinista
Bota fogo "seu" foguista
Bota fogo na caldeira
Que é p'ro trem não se atrasar
"JULIETA" — TÁ
Tá me esperando
Não posso me demorar
Quando o trem chegar na curva
Faz favor de apitar.

TREM DO AMOR

MARCHA

Pedro Raimundo

Ô Ô Ô Ô Ô Lá vem o trenzinho do amor.
Ô Ô Ô Ô Ô Lá vem o trenzinho do amor.

Eu fui até a estação
Esperar o meu amor.
Mas meu benzinho não veio
Só pelo correio, uma carta mandou.

Li e reli a cartinha
Que aquela ingrata mandou
Dizendo: tudo acabado,
Esqueça o passado, já tenho outro amor.

Confesso que até chorei
Não suportei esta dor,
Mas ainda tenho esperança
Que um dia ela venha no trenzinho do amor.



TREM Ô LÁ LÁ

BAIÃO

L. Maia e H. Teixeira

ESTRIBILHO

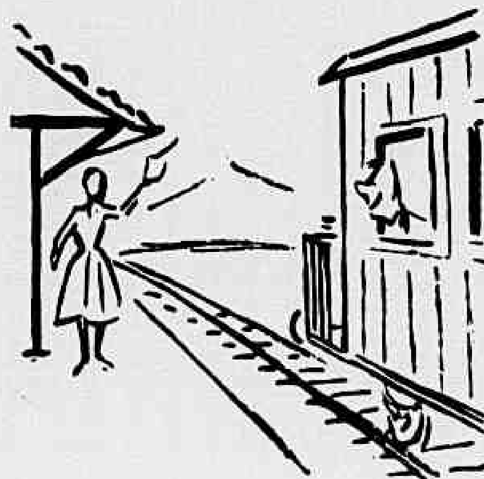
Ô trem, ô lá lá... (Bis)
Roda, roda, inté mancá!
Um vintém bateu no outro,
Fêz tirrin, tirrin, tatá...

Me atrepei na bananeira,
Fui inté o mangará...
Cumi tanta da banana
Qui fiz a... gata miá!

Eu andei cinquenta légua
Amontado num preá...
Cinquenta légua num dia
Num é p'rum... cabra caminhá...

In riba daquela serra,
Da outra banda de lá...
Corre o peba atrás da onça,
Raposa... tamanduá...

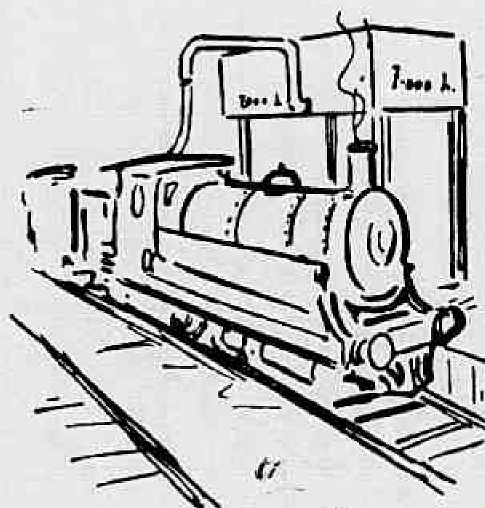




O TREM DE FERRO

BAIÃO

Hervê Cordovil



1

O trem de ferro
chegou na estação parou
Bis *bebe água quando quer*
bebe água quando quer

2

Seu doutô
Bis *Agiberto Pires*
Partiu pra Jequitibá

chorou morena
Bis *chorou morena*
chorou pra o acompanhá

3

Bis *Seu Zèquinha farmacête*
é bom que vancê nem sabe

Curou meu amô
curou meu amô
com destão de sár de grabe

TREM DE FERRO

MARCHA

Letra e música de Lauro Maia

I

O trem (blim-blão-blim-blão)
Vai saindo da estação...
E eu-ô
Deixo o meu coração
Cum pouco mais (cum pôco mais, cum pôco mais)

Lá, da gare, o meu bem
Acenando com um lenço
— Bandeira da Saudade —
Muito além!... D

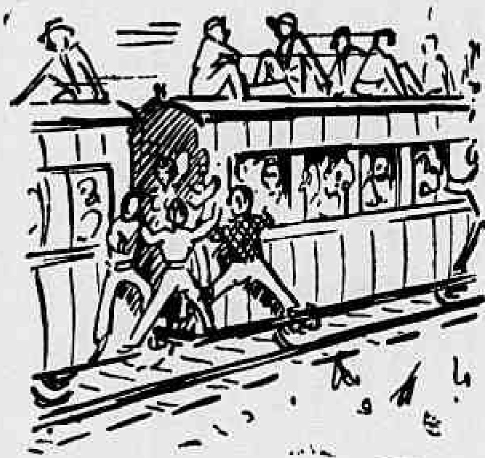
I I

Acelera a marcha o trem pelo sertão
Eu só levo saudade
No meu coração
E lá na curva o trem apita-ú-ú
E desce a serra
E a tristeza aumenta
Uma coisa me atormenta
E vem falar do meu amor
(que dor!...)

TREM AZUL

MARCHA

João de Barro



U u u u u u u...
Lá vai o trem azul.
Embarquem meninas.
Pro Norte, ou pro Sul.

Menina, teu coração não anda na linha,
Nem tem estação.
É um trem anarquizado como quê, } Bis
Que apita na curva só quando te vê }

Menina teu coracão é um trem atrasado
E não tem lotação.
É um trem que cabe dez ou cabe mil
Da Estrada de Ferro Central do Brasil.

MANGARATIBA

SCHOTTISCH

Humberto Teixeira e Luiz Gonzaga



INTRÓITO

Ôi, lá vai o trem,
Rodando estrada arriba,
Pra'onde é que êle vai?
Mangaratiba! Mangaratiba! Mangaratiba!

ESTRIBILHO

Adeus Pati, Araruama e Guaratiba
Vou p'ra Ibacanhema vou até Mangaratiba!
Adeus alegre Paquetá, adeus Guaíba,
Meu fim de semana vai ser em Mangaratiba!

Ô Ô Ô Mangarati, Mangarati, Mangaratiba!
... Mangaratiba!

I

Lá tem banana, tem palmito e tem caqui,
E quando faz luar, tem violão e parati...
O mar é belo, lembra o seio de Ceci,
Arfando com ternura, junto à praia de [Guiti!

Ô Ô Ô Mangarati, Mangarati, Mangaratiba!
... Mangaratiba!

I I

Lá tem garôtas tão bonitas como aqui:
Zazá, Carime, Ivete, Ana Maria e Leni!
Amada vila, junto ao mar de Sepetiba,
Recebe o meu abraço, sou teu fã, Manga- [ratiba!
Mangaratiba!... Mangaratiba!...

O TREM ATRASOU

SAMBA

De Vilarinho, Estanislau Silva e Paquito



CÔRO

Patrão o trem atrasou
Por isso estou chegando agora,
Trago aqui o memorandum da Central,
O trem atrasou meia hora,
O senhor não tem razão
Para me mandar embora.

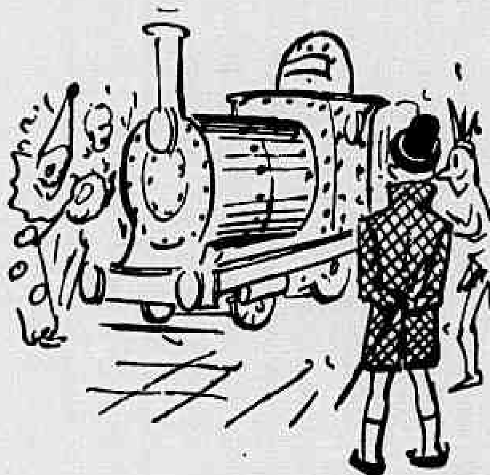
O senhor tem paciência
É preciso compreender,
Sempre fui obediente
Reconheço o meu dever,
Um atraso é muito justo
Quando há explicação
Sou um chefe de família
Preciso ganhar o pão.

(breque: e eu tenho razão).

TREM BLINDADO

MARCHA

Letra e música de João de Barro



I

Meu bem
p'ra me livrar da matraca
da língua de uma sogra infernal
eu comprei um trem blindado
p'ra poder sair no Carnaval.

I I

Mulata por teu encanto
muito eu levei na cabeça
porém agora eu duvido
que isto outra vez aconteça.
Do teu falado feitiço
eu pouco caso hoje faço
mandei fazer em S. Paulo, mulata
um capacete de aço.

I I I

Mulata quando eu te vi
logo pedi anistia
pois os teus olhos lançavam
terrivel fuzilaria.
E p'ra ninguém aderir
ao nosso acôrdo amoroso
botei na porta de casa, mulata
um canhão misterioso.

Mudanças
ENCAIXOTAMENTOS
TELEFONE 48-9053

GUARDA MOVEIS
Tijuca
GUARDA E TRANSPORTA

VIAGENS PARA O INTERIOR



465 RUA HADDOCK LOBO 465

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL

VIAJE COM CONFÔRTO E SEGURANÇA NOS NOVOS TRENS DE LUXO PARA SÃO PAULO E BELO HORIZONTE

ESTÃO circulando entre Rio — São Paulo e Rio — Belo Horizonte os novos trens de luxo, dotados de tôdas as condições de confôrto moderno. As composições são de aço inoxidável, com amortecedores hidráulicos, dispondo de carros-salões, dormitórios, etc., providos de ar condicionado. O preço do leito nos trens "D" é de Cr$ 100,00 nas cabinas de dois leitos e de Cr$ 150,00 nas individuais. O percurso reduzido de uma hora e vinte e cinco minutos, obedecerá ao horário *abaixo*:

HORÁRIOS (Com as últimas alterações)

1) — Ramal de São Paulo
TREM DE LUXO "SANTA CRUZ" (DP-3)
— I D A —

ESTAÇÕES	CHEGA	PARTE
D. Pedro II	—	22,30
Barra do Piraí	0,41	0,55
Cachoeira Paulista	4,02	4,07
Roosevelt	8,20	—

TREM DE LUXO "SANTA CRUZ" (DP-4)
— V O L T A —

ESTAÇÕES	CHEGA	PARTE
Roosevelt	—	22,40
Cachoeira Paulista	3,09	3,14
Barra do Piraí	6,15	6,24
D. Pedro II	8,25	—

2) — Linha do Centro
TREM DE LUXO "VERA CRUZ" (D-3)
— I D A —

ESTAÇÕES	CHEGA	PARTE
D. Pedro II	—	20,10
Barra do Piraí	22,21	22,34
Três Rios	0,24	0,29
Juiz de Fora	2,17	2,27
Santos Dumont	3,28	3,35
Barbacena	4,54	4,57
Conselheiro Lafaiete	6,51	6,56
Belo Horizonte	11,00	—

TREM DE LUXO "VERA CRUZ" (D-4)
— V O L T A —

ESTAÇÕES	CHEGA	PARTE
Belo Horizonte	—	19,50
Conselheiro Lafaiete	23,53	00,01
Barbacena	1,59	2,01
Santos Dumont	3,05	3,10
Juiz de Fora	4,15	4,22
Três Rios	6,07	6,13
Barra do Piraí	8,03	8,12
D. Pedro II	10,15	—

PREÇO DAS PASSAGENS

1) — Ramal de São Paulo
TREM DE LUXO "SANTA CRUZ" (DP-3)
De D. Pedro II para as Estações abaixo:

ESTAÇÕES	PASSAGENS	
	Simples	*Ida e volta*
	Cr$	Cr$
Barra do Piraí	65,00	115,00
Cachoeira Paulista	102,00	181,00
Roosevelt	133,00	237,00

TREM DE LUXO "SANTA CRUZ" (DP-4)
De Roosevelt para as Estações abaixo:

ESTAÇÕES	PASSAGENS	
	Simples	*Ida e volta*
	Cr$	Cr$
Cachoeira Paulista	95,00	169,00
Barra do Piraí	126,00	223,00
D. Pedro II	133,00	237,00

2) — Linha do Centro
TREM DE LUXO "VERA CRUZ" (D-3)
De D. Pedro II para as Estações abaixo:

ESTAÇÕES	PASSAGENS	
	Simples	*Ida e volta*
	Cr$	Cr$
Barra do Piraí	65,00	115,00
Três Rios	93,00	165,00
Juiz de Fora	112,00	198,00
Santos Dumont	124,00	219,00
Barbacena	136,00	241,00
Conselheiro Lafaiete	153,00	272,00
Belo Horizonte	189,00	335,00

TREM DE LUXO "VERA CRUZ" (D-4)
De B. Horizonte para as Estações abaixo:

ESTAÇÕES	PASSAGENS	
	Simples	*Ida e volta*
	Cr$	Cr$
Conselheiro Lafaiete	87,00	154,00
Barbacena	108,00	192,00
Santos Dumont	121,00	215,00
Juiz de Fora	133,00	235,00
Três Rios	149,00	265,00
Barra do Piraí	167,00	295,00
D. Pedro II	189,00	335,00

Para outras informações, os interessados poderão dirigir-se à Agência da Estação D. Pedro II, diretamente ou pelos telefones 43-2000 e 43-3360, ou às Agências de Roosevelt e Belo Horizonte.

A Administração da Central do Brasil, empenhada no aperfeiçoamento dos seus serviços, comunica ainda ao público em geral, especialmente ao Comércio, Indústria e Lavoura, que acaba de criar trens rápidos diretos, especiais de carga, entre Rio — São Paulo, Rio — Juiz de Fora, Rio — Belo Horizonte e vice-versa, a fim de melhor atender seus inúmeros clientes, que a têm distinguido com sua honrosa preferência.



«A história da estrada de ferro no Brasil é a própria história do nosso progresso econômico. Como diria Euclides da Cunha, levou a ferrovia a civilização no «limpa-trilhos», resolvendo o problema das distâncias e o da própria produção que depende da terra e dos processos de cultura, mas especialmente dos transportes. Tôdas as homenagens dessa comemoração deverão convergir para um homem símbolo — o Barão de Mauá — um dos legítimos construtores da nacionalidade. Sem o seu poder de iniciativa e o seu arrôjo de patriota êsse empreendimento poderia ter sido retardado por muitos anos, sem os benefícios da conquista do interior, obra de unidade social e de aproveitamento de nossas riquezas».

José Américo

O FERROVIÁRIO QUE FÊZ DUTRA CHORAR

NA sua modesta farda de condutor de trem da Central, Eugênio Neto oculta uma alma de artista, sempre voltado para o palco. Não veio ao mundo para ser ferroviário, e sim, artista, homem do palco e para o palco. É carioca. Nasceu no Distrito Federal a 5 de junho de 1892. Trabalha na Central do Brasil desde março de 1921. Fêz o ginasial, não tendo seguido o curso universitário por dificuldades de vida, o que, aliás, sucede com a maioria dos nossos patrícios. Conversando com o Artur Azevedo da Central do Brasil, o redator da REVISTA DA SEMANA colheu informações muito interessantes.

Perguntamos a Eugênio Neto, qual, durante sua longa vida de ferroviário, o caso que mais o impressionou. E êle nos disse, depois de uns minutos de meditação:

— Foi o caso de um deputado, alguns meses antes de outubro de 1930. Por motivo de ordem no trem, tive com êle um bate-papo. O legislador, cheio de importância, procurou sobrepor-se ao Regulamento, alegando com muito orgulho a sua qualidade de deputado. O caso terminou sem maiores conseqüências, mas sustentei o princípio regulamentar, pois que eu não desejava menosprezar ninguém, muito menos a um deputado federal, e êle também acabou reconhecendo que eu estava dentro da razão. Meses depois, quando já não existia a chamada República velha, quem é que eu vejo a viajar num carro de segunda classe, roupa surrada, traindo o seu estado de absoluta decadência financeira? O deputado de antes da revolução de outubro. Perdera o mandato, ficara sem eira nem beira, nem ramo de figueira. Vinha com a família, de S. Paulo para o Rio, e senti grande piedade. **Quando a gente já nasce e se cria na pobreza, não sente essas coisas da vida; mas, para um cidadão que sempre ocupou lugares de relêvo na sociedade, que sempre exibiu opulência, prestígio político e social, é duro uma queda assim. Êle também se recordou de mim.** Convidei-o para a primeira classe, onde havia muitos lugares. Agradeceu, mas não aceitou. Confesso que tive pena do homem, daquele ex-legislador, tão cheio de importância, de empáfia, diante do modesto condutor do trem. Fôra vítima da política, das voltas que êste mundo dá. Uma lição para muita gente, como vê.

Eugênio Neto silenciou por uns segundos e sentenciou:

— **Hodie mihi cras tibi.** — E traduziu em seguida: Hoje por mim, amanhã por ti.



Há na Central do Brasil verdadeiros heróis anônimos, e Eugênio Neto é um dos maiores, pelas aventuras passadas.

— Quem era êsse deputado, Eugênio?

O condutor fitou-nos por uns instantes e contornou a dificuldade:

— Já nem me lembro mais do seu nome. Já faz tanto tempo!

Como se vê, o Neto é também grande diplomata . . .

Seguimos outro rumo:

— Dizem que você é louco pelo teatro?

— Nasci para o palco, creia. Sou autor e ator teatral. Tenho escrito muitas peças. Já trabalhei no «Fenix» e noutros palcos daqui e de vários Estados.

— Qual o seu gênero?

— Drama. Também aprecio a comédia.

— Conte algum episódio interessante de sua vida de artista.

— Foi há pouco tempo. Eu estava servindo num trem no Estado de Minas, quando resolvi deixar o emprêgo da Central e entrar num circo.

— Num circo?!

— Sim. Num circo. Também gosto muito do espetáculo circense. É um mundo de sensações e inspirações variadíssimas. Como ia dizendo: Larguei a Estrada e fui ajudar o pessoal do circo. Infelizmente, porém, a coisa não estava dando, e, numa cidade do interior, alto sertão de Minas, ficamos reduzidos a pão e laranja. Depois de muitos cálculos e conferências, o jeito que tivemos foi vender a onça . . .

— A onça?

— A onça era artista e trabalhava muito bem; mas a gente precisava comer. E, como não era possível devorá-la, como, naturalmente, ela devia ter vontade de fazer conosco, passamo-la nos cobres. A emprêsa se dissolveu e eu tive que pedir nova admissão na Estrada. A propósito: já fui demitido por abandono de emprêgo umas três ou quatro vêzes. Mas todo mundo gosta muito de mim e eu volto à velha tarimba.

— É verdade que você já fêz o general Dutra chorar?

— Ah! Isso foi há alguns anos. Êle era ainda candidato ao Catete. Uma comissão de ferroviários foi visitá-lo e eu fui designado para interpretar os sentimentos da classe. Confesso que sempre tive muita simpatia pelo general. É um homem simples, modesto, calmo e sincero. Eu discursei e penso que falei com muito sentimento. Comovido, o general sentiu um **argueiro nos olhos** e . . . francamente, chorou mesmo. Muita gente estava também com lágrimas nos olhos. Foi um dos mais culminantes momentos de minha vida, creia.

— É político, Eugênio?

— Político, político mesmo, não posso ser; mas tenho minhas simpatias e meus compromissos de voto no Distrito: acompanho o dr. Mozart Lago. Onde estiver, estarei com êle.

— Tem-lhe servido de alguma coisa na vida, o seu partidarismo?

— Não . . . Mesmo porque não sei pedir. Se eu quisesse, ou tivesse jeito para isso, sei que o general Dutra, que tanto mostra gostar de mim, teria ajudado a êste pobre condutor. Mas não sei pedir. Neste ponto não tenho nem **engenho**, nem **arte** . . . apesar de **artista engenhoso.**

— Não poderia a Estrada organizar um movimento teatral para gôzo dos seus funcionários e aproveitar elementos como você, Neto?

— Poder, podia; mas... para isso era preciso que houvesse vontade firme, dinheiro e um programa de realizações artísticas. Já se tentou fazer isso; mas não vai adiante. Faltam recursos. Contudo, tenho esperanças no futuro. A Direção da Central ainda saberá aproveitar os seus artistas e dar-lhes o valor que têm.

Estava na hora de o Eugênio Neto assumir seu pôsto. Agradecemos-lhe a gentileza da entrevista e nos despedimos.

Ao escrevermos estas notas fazemos uma pergunta à Direção da E. F. C. do Brasil: por que não aproveitar vocações artísticas como a dêsse humilde condutor de trem? Por que a estrada não organiza uma companhia de amadores, tirando os elementos dos seus próprios quadros, realizando excursões por todos os lugares mais importantes de sua rêde, com entradas pagas, que revertessem em favor dos artistas ferroviários? Todos sabemos que êsses trabalhadores ganham salários muito baixos. O próprio Eugênio Neto, com mais de trinta anos de Central do Brasil, não ganha três mil cruzeiros por mês!

Fundando-se na Central um Departamento de Cultura, contendo curso de arte teatral, de quando em quando se organizariam «tournées» pelos Estados servidos pela Estrada, exibindo-se nos teatros locais o elenco da Estrada, escolhendo-se peças especialmente escritas, até mesmo pelos próprios ferroviários. Não seria isso de grande alcance social e espiritual? Não traria isso grande desafôgo financeiro para êles?

Nem só de **trem** vive o homem . . . das ferrovias.



PACIFIC 231

Pacific 231 deve o titulo e a sugestão ao entusiasmo que Honegger sempre teve pelas locomotivas, entusiasmo que cultivou desde sua meninice, no Havre. Não há criança que resida perto de estrada de ferro, que não goste de ver o trem a passar, a chegar às gares, a partir delas. Não há menino que não inveje o maquinista, o condutor do trem, os passageiros que passam a olhar das janelinhas envidraçadas para a paisagem que se distancia. Tôda criança gosta de trem. Quando recebem como presente um trenzinho elétrico ou não, o menino exulta. Foi assim também a infância de Honegger, a ver o trem do Havre. O seu *Pacifc 231*, composto em 1923, foi executado pela primeira vez em Paris, a 8 de maio de 1924. Quanto à denominação dada à peça *(Pacific 231)* o famoso compositor propôs o seguinte impresso na partitura, e citação de uma entrevista sua, publicada em um jornal de Genebra :

"Sempre fui um apaixonado pelas locomotivas. Para mim elas são sêres vivos e eu as amo como outros amam mulheres ou cavalos. O que pretendi retratar em Pacific *não foi a imitação dos ruídos da locomotiva, mas a tradução em música, da impressão visual e da sensação física que ela causa. É a contemplação objetiva; o resfolegar da máquina em repouso, o esfôrço da partida e depois, o crescimento gradual da velocidade, indo da lírica à patética sensação de um trem de trezentas toneladas varando a noite a uma velocidade de 120 milhas por hora. Como tema escolhi o tipo de locomotiva* Pacific (n.º 231), *para trens pesados e de grande velocidade".*

● Honegger, embora nascido em solo francês no Havre, foi registrado como suiço, por seus pais, que eram dessa nacionalidade. Fêz seus estudos em Paris e é considerado como um dos mais destacados compositores das tendências modernas. Quando se iniciava na música. mostrou-se apaixonado pela maneira de Debussy. Depois, F. Schmitt, e posteriormente, Wagner, R. Strauss e Schonberg exerceram influência em sua arte. Mas, não tardou que Honegger se firmasse com o seu estilo próprio, uma individualidade emancipada, reunindo o que de melhor há nas escolas francesa e alemã. Compôs numerosas obras de grande valor. Sonatas, quartetos para instrumentos de corda, composições para instrumentos de sôpro, piano, etc. Pertence ao grupo de músicos franceses de vanguarda, conhecido pelo nome de "Os Seis", que são, além dêle, Milhaud, Poulenc, Taillefer, Auric e Durey. A obra mestra de 1924 foi "Pacific 231", descrição musical de uma locomotiva.

TEXTO DE
NÊNIA FERNANDES
(Do Conservatório Brasileiro de Música)

DILEMA

Conto de IGLÉSIAS FERNANDES

DEPOIS de viagem estafante, quando Otávio desembarcou na antiga estaçãozinha, ao se depararem as velhas ruas conhecidas, sentiu agridoce sensação, misto de alegria e saudade. Há muito tempo não via aquilo tudo. Desceu lentamente para o largo. Um moleque ofereceu-se para carregar-lhe a mala. Reviu-se no menino, num transporte rápido ao passado, e as recordações da meninice bailaram-lhe na memória, enquanto, olhando tudo ao redor, caminhava para um hotel.

Há anos deixara a cidadezinha e radicara-se em São Paulo, onde arrumara a vida. Viera para ver Magda, iria pedir, à sua genitora, consentimento para casarem-se. Conhecera Magda na Capital, onde ela fôra passar as férias escolares. Vira-a em plena rua de movimento, achou-lhe algo diferente, abordou-a e namoraram-se. E alegraram-se com a bela surprêsa: os dois eram filhos da mesma cidade!

Trocaram cartas apaixonadas, criando aos poucos o elo indestrutível que cinge os verdadeiros amantes. Agora, depois de meses sem vê-la, chegava ali para pedir-lhe a mão e marcarem a data do casamento. Não avisara Magda sôbre sua vinda. Apenas lhe escrevera: em agôsto ou setembro irei.

E naquele dia mormacento de setembro, Otávio voltava à sua terra, revendo tudo, saudoso. Lá estava a fábrica de tecidos, onde o pai trabalhara e deixara os seus bons anos de vida. A velha fábrica, onde no pasto fronteiro, êle e os colegas, tôdas as tardes jogavam futebol. O terreno baldio não existia mais, em seu lugar erguiam-se alguns bangalôs modernos. O pastinho de seus folguedos . . . Quantas lembranças! Lá onde acontecera também o «grande caso» da sua infância, aquela enorme felicidade para seus treze anos. A mulher da carta . . . Quase ficara rico com o negócio da carta perdida . . .

● À noite, depois de aprontar-se, Otávio foi à casa de Magda. Não a procurou de dia, sabia que lecionava numa fazenda e seu ônibus chegaria às quatro da tarde. Não quis aparecer lá sem que ela estivesse presente, pois necessitava ainda ser apresentado à família, constituída, aliás, apenas de sua mãe, dona Augusta, a mulher que fôra rica e agora ensinava costura. Magda o recebeu, efusiva. A mãe saíra, esperasse um pouco, ia chamá-la. Duas moças que costuravam ali fizeram-lhe a sala, enquanto ela foi buscar a velha, que estava na casa duma vizinha.

Dona Augusta, tôda pintada e cheia de enfeites, entrando na casa e encarando Otávio, sentiu um sôco no peito e descoloriram-lhe as faces. Meio gaguejante, fêz o possível para simular calma. Apesar do nervosismo, conseguiu isso, enquanto em seu consciente, retornava aquêle longínquo incidente. «É êle! É êsse o menino da carta . . . Meu Deus! Fazei que não se lembre de mim . . .»

● Otávio regressou no dia seguinte. O casamento ficou marcado para julho. Enquanto o trem corria, Otávio não se esquecia do modo inseguro e temeroso da mãe de Magda, durante tôda a palestra. Que palidez era aquela, quando ela o viu pela primeira vez? E aquêles modos trêmulos e ambíguos, aquela ânsia de tornar-se agradável quando falava com êle?

Depois tudo se aclarou numa coisa, que, por sua vez, levou Otávio à intranqüilidade. Lembro-me nitidamente. A carta perdida . . . Aquela era a mulher da carta . . . Recordava-se tão bem . . . Em menino, numa tarde de domingo jogava futebol no pastinho perto da fábrica. Lá atiravam todo o lixo das casas da cidade, e êle gostava de escarafunchar nos montes, pois ali achara muita coisa boa. Botões, vidros de perfume vazios, figurinhas . . . Coisas de criança. Achara, naquele dia, a carta novinha com dois selos azuis. Já estava na escola, leu-a inteirinha. Era uma missiva apaixonada dizendo que não se esquecesse de aparecer sábado no lugar de sempre para o ansiado encontro, pois sabia que o marido viajara. E mais coisas de caráter sigiloso.

Não a mostrou a ninguém. Depois, aquela mulher. Estava sòzinho parado em frente à fábrica, quando chegou a moça bonita, bem vestida, e dirigiu-se-lhe em tom maternal:

— Menininho . . . Meu filho . . . Quer fazer um favor para mim?

Otávio assustou-se, nunca, uma daquelas mulheres ricas da cidade, chegara-lhe perto. Ela levou-o a um canto, e êle ouviu-a, a voz quase ofegante:

— Olhe, é o seguinte. Eu perdi uma carta, uma carta muito importante, sabe? Costumo queimá-las, pois não gosto delas, compreende? Penso que ela foi parar no lixo, não sei, mas eu preciso muito dela, ouviu? Eu queria que você a procurasse nos montes de lixo lá no pastinho, onde costumam jogá-los. Eu pago. Faça o favor.

O menino Otávio enfiou a mão no bôlso e mostrou-a triunfante:

— Eu já achei ela. Tá aqui.

A mulher tornou-se mais pálida ainda, e, ansiosa, abriu a bôlsa num estalo que Otávio achou interessante, e deu-lhe uma cédula:

— Olhe, por favor, menino, me dê a carta. Fique com êsse dinheiro . . .

Avidamente pegou o envelope amarrotado e estalou de novo a bôlsa. E já mais calma, quase sorrindo:

— Como é seu nome? Já está na escola? Sabe ler?

— Sei. Até li bem a carta.

— Olhe não conte a ninguém, ouviu? Tome outra nota. Fique quietinho, nem a sua mãe, está certo?

Otávio prometeu. E ela, rápida, olhando para os lados, foi-se embora.

E aquela moça tornara-se quase sua protetora. Uma manhã, êle fôra à confeitaria comprar pão; ela entrou e sorriu-lhe amável. Mandou a caixeira fazer um embrulho de doces, e entregou-lhe entre palavrinhas e afagos na cabeça.

Êle comera os doces junto com a molecada em festa. Mas guardou firmemente o segrêdo.

Agora compreendia tudo. Aquela mulher fôra má espôsa e a carta uma coisa comprometedora que podia destruir-lhe o lar.

Lembrou-se depois do Lica, um rapazelho débil mental que colhia papéis na rua para vender. Lica tinha-o visto falar com a mulher, e chegou a êle:

— Aquela madama é meio gira. Chegou prá mim ontem dizendo se eu tinha achado uma carta. E disse que não falasse pra ninguém.

— E fique quieto mesmo, senão você apanha de mim e do bloco!

O idiota, armazém de pancadas da molecada, apavorou-se, e calou-se para sempre, sob constantes ameaças.

E na sua casa . . . A mãe:

— O que aquela grã-fina queria com você ontem? Dona Lúcia me contou . . .

— Nada. Queria saber um enderêço.

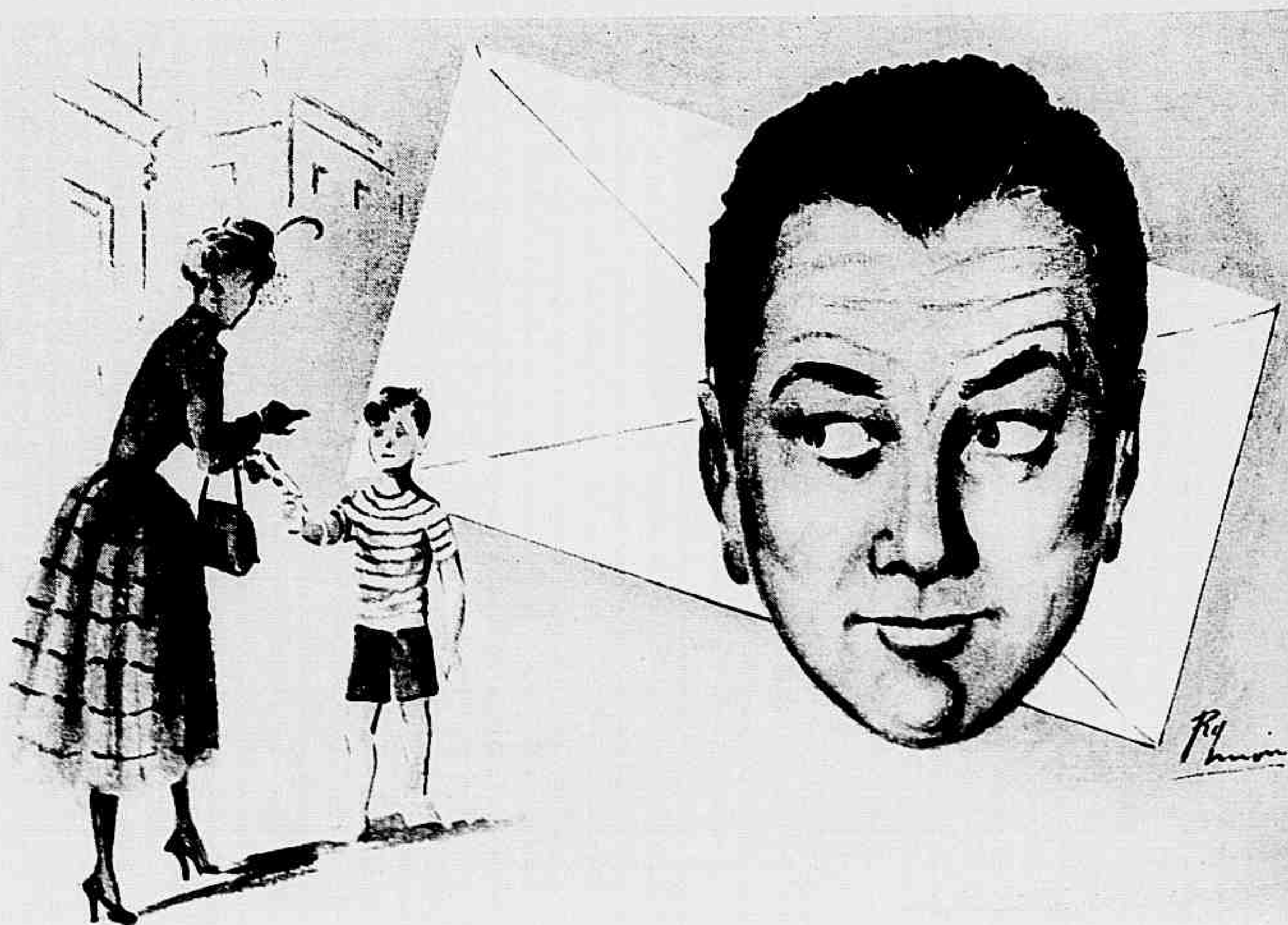
— Mas tanto tempo conversando?

— Eu precisei explicar bem.

● A mãe de sua noiva era a mulher da carta. E reconhecera-o e se tornara medrosa. Uma espôsa infiel. Magda . . A angélica Magda, filha de uma mulher assim . . .

O casamento estava marcado para julho, mas . . . seria bom casar com ela? Veio-lhe à mente aquêles provérbios corriqueiros: «Filho de peixe é peixinho» . . . «Tal pai, tal filho» . . . «Tal mãe, tal filha» . . .

Logo se envergonhou de si por aquêle julgamento avêsso ao seu temperamento. Isso era de gente ignorante e maldosa. Homem vivido, penalizava-se com as desventuras alheias. Que culpa tinha Magda de a mãe ser assim? O Amor forte e cego o enlevava: «Que culpa tem Magda?» Mas a Razão sombria e austera punha-lhe em tormento: «Cuidado! O mundo é assim . . . Tal mãe, tal filha . . .» E Otávio durante tôda a viagem debateu-se em terrível dilema: casaria? Não casaria? As rodas do trem sôbre os trilhos, com seu ritmo compassado, pareciam dizer-lhe: «Tal mãe, tal filha . . . Tal mãe, tal filha . . .» E o apito da locomotiva rematava assustando-o: **Cuidaaado! Cuidaaado!**







À esquerda: o Delegado do Estado do Rio quando assinava a escritura de compra. À direita: aspecto externo de um dos imóveis comprados. Vêem-se no grupo os srs. Rodrigo Barjas Filho, Presidente do I.A.P.C., dr. Flávio Miguez, diretor dos Serviços Médicos do Instituto, dr. Carlos Cipriani, diretor do D.A.T. e o delegado do Estado do Rio, dr. Jonas Bahiense de Lira.

OS SERVIÇOS DE ASSISTÊNCIA AOS COMERCIÁRIOS

EM solenidade que teve lugar no gabinete do delegado do I.A.P.C. em Niterói, sr. Jonas Bahiense de Lira, foi assinada a escritura de compra dos imóveis onde funcionou a Maternidade Municipal para a construção do Hospital dos Comerciários do Estado do Rio. Estiveram presentes, entre outras pessoas, os srs. Rodrigo Barjas Filho, presidente do I.A.P.C.; dr Romeiro Neto, Secretário do Interior e Justiça daquele Estado; dr. Lealdino Alcântara, Prefeito de Niterói; deputado Roberto Silveira; dr. Armando Maurício da Silva, representando d. Alzira Vargas do Amaral Peixoto; vereadores Newton Guerra e Palmir Silva; dr. Paulo Melo Kale, delegado do I.A.P.E.T.C.; sr. Otaviano Almeida Barroso, presidente da Associação Comercial; sr. Baltazar Mendonça, presidente do Sindicato dos Empregados no Comércio de Niterói; funcionários e jornalistas.

A solenidade teve início com a breve oração do dr. Jonas Bahiense de Lira, que enalteceu, na ocasião, as realizações de vulto que vem realizando o presidente do I.A.P.C., cumprindo assim à risca o seu vasto e benéfico programa, o Prefeito de Niterói e a Câmara Municipal, ao apoio que têm dado às iniciativas da autarquia naquela cidade. Após ser procedida a leitura da escritura de compra dos imóveis, o delegado do I.A.P.C. solicitou ao sr. Baltazar Mendonça, presidente do Sindicato dos Empregados no Comércio para que fizesse a entrega do cheque correspondente à transação no montante de 4 milhões de cruzeiros, ao sr. Prefeito de Niterói.

Assinaram a escritura, pelo I.A.P.C., o dr. Rodrigo Barjas Filho e, pela Municipalidade, o dr. Lealdino Alcântara.

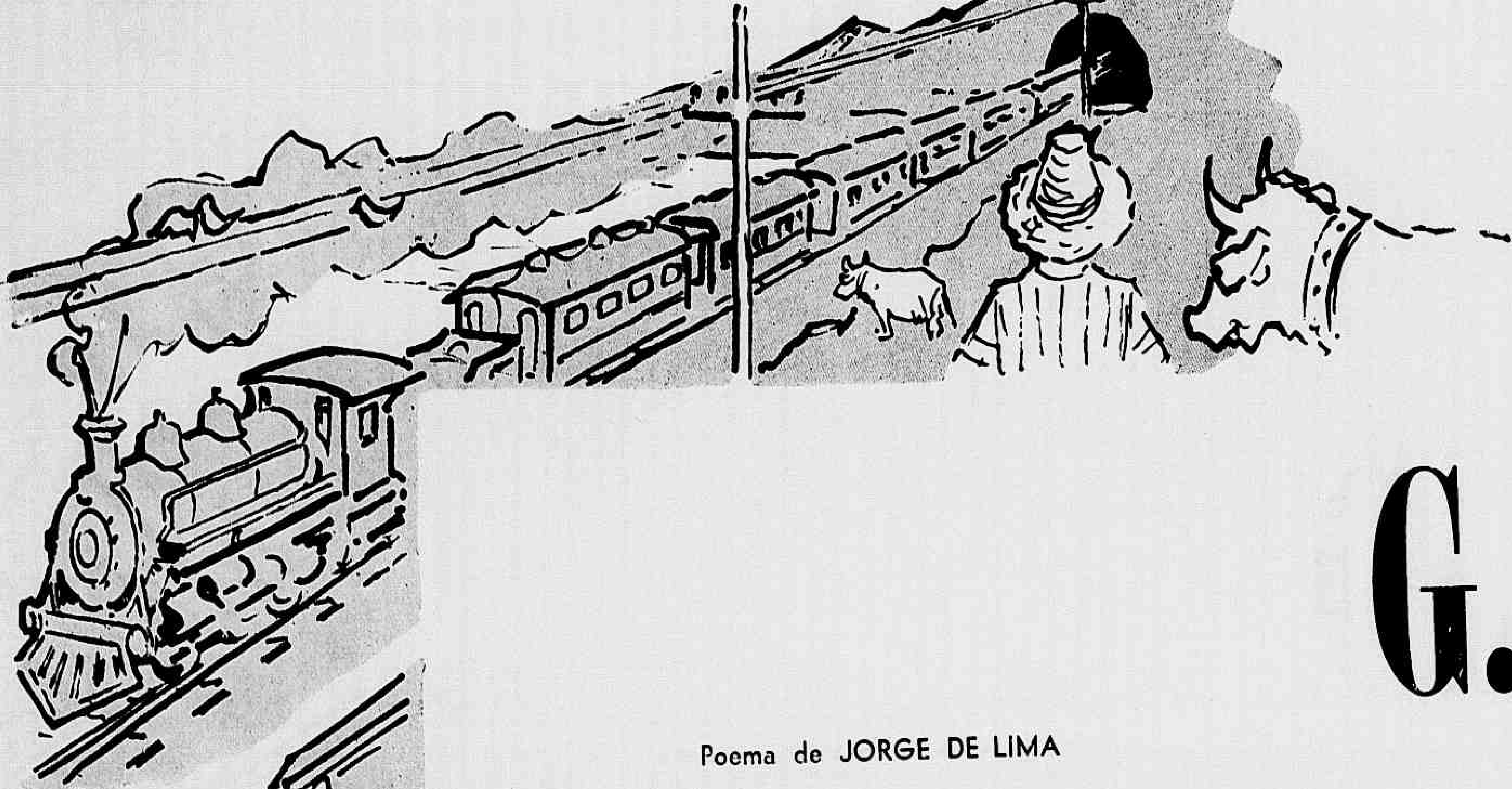
Após ouvir as palavras dos oradores que lhe precederam, srs. Edgard da Silva Almeida, pelos funcionários da Delegacia; deputado Roberto Silveira; vereador Newton Guerra; sr. Baltazar Mendonça, pelos comerciários fluminenses e professor Lealdino Alcântara, prefeito de Niterói e representando o Governador do Estado; o dr. Rodrigo Barjas Filho encerrou a solenidade, tendo declarado ser sua principal orientação na direção do I.A.P.C. a descentralização dos serviços de assistência para melhor servir aos comerciários, externando, também, na ocasião, os seus agradecimentos à Câmara Municipal de Niterói.

O Hospital Cirúrgico do I.A.P.C., no Estado do Rio, que agora vem de tornar-se uma realidade, terá inicialmente seu funcionamento no prédio já existente em terreno da rua Benjamim Constant, com 45 leitos, até que, isto por seis meses, fiquem prontos os projetos referentes ao grande Hospital dos Comerciários fluminenses.





À esquerda: aspecto da solenidade. À direita: o presidente Barjas Filho quando falava sôbre o ato.



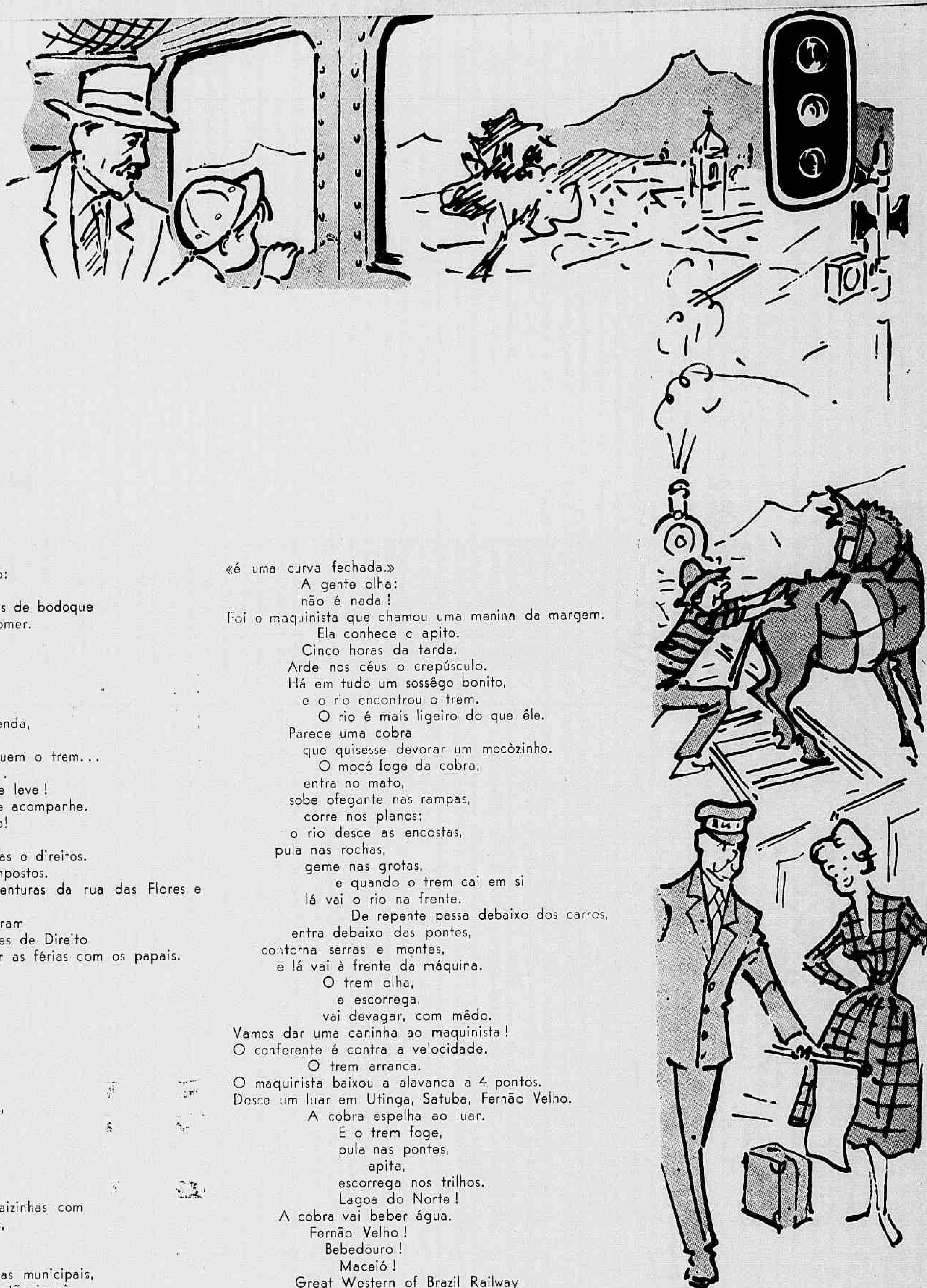
G. WB



Poema de JORGE DE LIMA

VEJO através da janela de meu trem
os domingos das cidadezinhas,
com meninas e moças,
e caixeiros engomados que vêm olhar
os passageiros empoeirados dos vagons.
Esta estrada de ferro Great Western
feita de encomenda pra o Nordeste
é a mais pitoresca do universo,
com suas balduinas sonolentas
e seus carrinhos de caixa de fósforo marca ôlho.
Houve um tempo em que os rebanhos se
assustavam aos apitos dêsses trens;
hoje os passarinhos olham das linhas ribeirinhas do
telégrafo,
o pitoresco que ela tem,
aos vaivéns, aos arreganhos,
rangendo e ringindo interminàvelmente.
Devo fazer um poema em louvor dessa estrada,
com todos os bemóis de minha alma lírica,
porque ela, na minha inocência de menino,
foi a minha primeira mestra de paisagem.
Ah! a paisagem da linha:
uma casinha branca,
uma cabocla à janela,
um pedaço de mata,
as montanhas,
o rio,
e as manhãs,
e os crepúsculos...
e o meu trenzinho romântico indo devagarinho
para que o poeta provinciano
visse o cair da tarde,
e visse a paisagem passando...
Nas gares há meninas bonitas,
mocinhas amarelas,
matutos, caixeiros fumadores de cigarros da Caxias,
E à languidez quente da hora,
noivam cães pelas ruas,
potros perseguem éguas nos campos,
e a mulher proibida, que não é pura como os animais,
vem à soleira da choupana
dar um adeus ao maquinista que ela nunca há de beijar.
O conferente é zangadíssimo,
mas o condutor, de bigodes parnasianos
e olhos caídos,
que cultiva a metáfora intuitiva e os adjetivos rubicundos,
é bonzinho:
não é preciso comprar bilhetes,
basta qualquer pelega, amabilidades,
conversas, uma pitada de torrado,
e a gente pode ir a Natal
ver o Luís da Câmara Cascudo,
ou à Paraíba conversar com o Ademar Vidal.
Quando o trem pára,
o condutor vai conversar com as professôras
dos grupos escolares,
e os aleijados vêm aos vagons mendigar;
entram homens sem nariz dos cartazes do Elixir,
mulheres sem manga,
meninos sem pai.
Pobrezinhos!
Uns vêm vestidos de feridas,
outros expõem ventres inchados,
colunas vertebradas de clown,
beiços de boxeadores vencidos no último round...
— Louvado N.S. Jesus-Cristo;
— Louvado seja!
— Perdoe irmão!
— Perdão de Deus!
As môscas fazem uma manifestação de aprêço
aos pobrezinhos.
O condutor quer dar uma esmola:
não tem trôco;
e uma menina do Recife não vai almoçar
porque olhou o homem sem nariz.
Coitado!
Glicério!
Meia hora para o almôço.
— E' a dezena do macaco!
— 100 contos!
— Loteria de Minas Gerá.
Pretas oferecem tabuleiros de comidas boas:
manoês,
sequilhos,
alfenis,
midobim,
caldo de cana,
broas.
Há um calor que até parece febre de maleita.
Passageiros vão ao restaurante
Tomar cerveja gelada,
e o trenzinho toma água
pra poder vencer a serra do Cadeado.
Passam os últimos quintais,
as últimas meninas,
os últimos vendedores de pão doce,
os últimos mulunguns dos cercados,
e agora é um trecho do mato,
imbaúbas,
canafístulas,
gravatás,
ouricuris,
e aqui e acolá nanaviais,
canaviais,
canaviais,
a doçura do Brasil,
a embriaguez do Brasil.
E lá vêm usinas,
engenhos,
engenhocas,
bolandeiras,
plantações de mandioca e fumo,
e aqui e acolá
algodoais,
algodoais,
que parecem velhinhas de cabelos brancos
tecendo o tecido barato
para o pobre vestir.
Vem da 2ª classe um repinicado de violas.
A 2ª classe é divertida:
cantigas,
choros,
pés descalços,
mãos calosas.
A segunda classe compra breves,
orações, de S. Sebastião
e S. Pulquério contra a esipra
Sonhos de Nossa Senhora,
anunciações pra defumar a casa,
Meninos Deus contra o sol e o mal salgado;
bentinhos,
a História Conselheira do Padrinho Padre Cícero...
A 2ª classe vai em pêso
embarcar no Lóide pras lavouras de São Paulo.



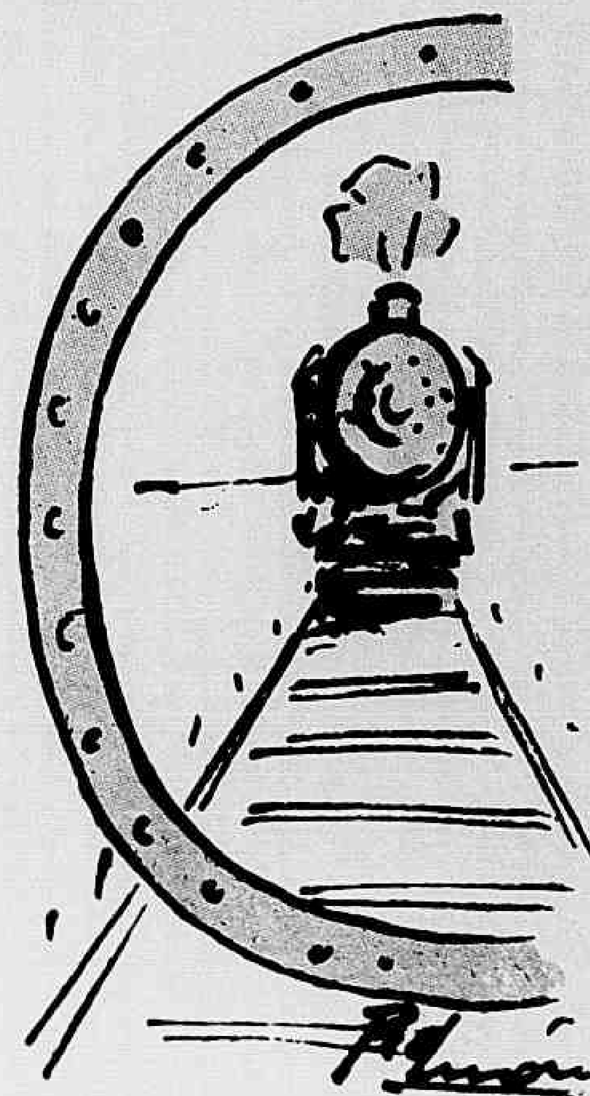


B. R.

Lage do Canhoto:
(belo nome!)
Aqui há um maçapê para balas de bodoque
e que é bom de se comer.
Canaviais,
algodoais,
casas de palha,
carrapateiras,
ninhos de xexéu,
velhas fazendo renda,
caboclinhas.
Olhos que seguem o trem...
Despedidas...
— Deus te leve!
— Nosso Senhor te acompanhe.
— Meu filho!
— Minha mãe!
Na 1ª coronéis discutem tarifas o direitos.
Negociantes queixam-se de impostos.
Caixeiros-viajantes contam aventuras da rua das Flores e
dos Sete pecados mortais;
e as meninas namoram
com os estudantes de Direito
que vão passar as férias com os papais.
Sítios,
fazendas,
cercados,
terreiros,
moleques,
pinhões,
vales,
serranias,
queimadas,
canaviais,
baguês.
Estações,
cidades
e cidades
tôdas iguaizinhas com
barbearias,
feiras,
padarias,
intendências municipais,
tôdas elas tão iguais,
com os mesmos telegrafistas avariados,
os mesmos chefes fleugmáticos,
os mesmos moleques que agridem à procura
de carrêgo.
Hotéis familiares,
bilhares falidos,
igrejinhas pobres,
cemitérios cheios de mato,
tudo igual,
tamancos,
chinelos,
gaforinhas,
trocadores de cavalo,
cangaceiros,
clarinetos,
panelas de barro. —
Basta de nomes que o conferente está zangado.
«— Vamos olhar um pedaço de paisagem.»
«— O trem vai atrasado.»
«— Como sempre tôda viagem.»
Mais adiante apita.
«— E' um cavalo na linha!»
«— Não é! — diz o condutor,»
«é uma curva fechada.»
A gente olha:
não é nada!
Foi o maquinista que chamou uma menina da margem.
Ela conhece o apito.
Cinco horas da tarde.
Arde nos céus o crepúsculo.
Há em tudo um sossêgo bonito,
e o rio encontrou o trem.
O rio é mais ligeiro do que êle.
Parece uma cobra
que quisesse devorar um mocòzinho.
O mocó foge da cobra,
entra no mato,
sobe ofegante nas rampas,
corre nos planos;
o rio desce as encostas,
pula nas rochas,
geme nas grotas,
e quando o trem cai em si
lá vai o rio na frente.
De repente passa debaixo dos carros,
entra debaixo das pontes,
contorna serras e montes,
e lá vai à frente da máquina.
O trem olha,
e escorrega,
vai devagar, com mêdo.
Vamos dar uma caninha ao maquinista!
O conferente é contra a velocidade.
O trem arranca.
O maquinista baixou a alavanca a 4 pontos.
Desce um luar em Utinga, Satuba, Fernão Velho.
A cobra espelha ao luar.
E o trem foge,
pula nas pontes,
apita,
escorrega nos trilhos.
Lagoa do Norte!
A cobra vai beber água.
Fernão Velho!
Bebedouro!
Maceió!
Great Western of Brazil Railway
feita de encomenda pra o Nordeste.
minha primeira viagem deslumbrada!
Ferrugem. Fumaça. Meus brinquedos. Pó.

★

Jorge de Lima, poeta alagoano, nasceu em 1893. Também foi romancista, folclorista, deixando notável acervo literário sôbre a poesia negra. Nos últimos anos de sua existência se tornou em poeta cristão, quase místico. Médico, foi um analista dos sofrimentos humanos. Era ainda pintor, artista sensível, mas sem exteriorização. Suas obras literárias tinham edições reduzidas, de luxo. Devemos ao intelectual Otto Maria Carpeaux uma edição completa, de seus poemas, lançada em 1949, da qual extraímos a poesia aqui transcrita.



DRAMA E TRAGÉDIA NA E. F. M. MAMORÉ

SEGUNDO os historiadores, a idéia de uma via férrea que contornasse as quedas dágua e corredeiras do alto Madeira, contribuindo para o mais rápido desenvolvimento daquela região amazônica, vem de 1852, quando eminentes estadistas sul-americanos e engenheiros alemães, apoiados pelos governos do Brasil e da Bolívia, estudaram o assunto e julgaram perfeitamente exequível o «trem de ferro» como elemento para evitar os acidentes do grande rio. Embora ainda se estivesse na infância da tração mecânica, quando ainda não havia uma só estrada de ferro no Brasil, a idéia não era utópica. O que retardou a construção da estrada foram certas complicações legais e financeiras em Londres, centro capitalista da época e onde teria início tudo o que dissesse respeito a empreendimentos ferroviários. Mesmo quando capitalistas brasileiros empreendiam tais realizações, organizando emprêsas, sociedades anônimas, etc., era a praça de Londres que servia de centro capitalizador, lançando-se as subscrições ali. Por outro lado, como nascera na Inglaterra o trem de ferro, nada mais justo e natural, que a engenharia ferroviária fôsse contratada ali.

O comércio boliviano e de grande extensão brasileira encontrava nas cachoeiras do rio Madeira, entre Guajará-Mirim e Santo Antônio, obstáculo intransponível. Nada menos de dezenove quedas dágua e corredeiras violentas dificultavam a navegação nesse trecho do rio, nada sendo possível para atenuar os 3.600 quilômetros entre Vinchuta (Bolívia) e Belém, capital do Pará. Não havia quem não sonhasse, na Bolívia, com uma saída fácil para o Atlântico, aproveitando-se os rios da bacia amazônica. Entretanto, a melhor via de escoamento seria o rio Madeira, não fôssem as irregularidades de seu leito, formando cachoeiras e desníveis numa estirada de quase 330 quilôemtros, o que anulava qualquer tentativa para aproveitá-lo em transportes entre a Bolívia e Belém do Pará. Daí a idéia fixa de uma estrada de ferro que, seguindo o curso do rio, unisse Guajará-Mirim a Santo Antônio. Os estudiosos do assunto, embora reconhecessem que se tratava de empreendimento cheio de percalços, para muitos até inexequível, achavam que devia ser realizado o empreendimento. A 27 de março de 1867 firmaram Brasil e Bolívia um «Tratado de Amizade, Limites, Navegação, Comércio e Extradição», cuja base inicial era a execução de uma estrada de ferro na região dos rios Madeira e Mamoré. Entra em ação o coronel George Earl Church, que, em Nova York organiza a «National Bolivian Navigation Company», a 30 de junho de 1870, emprêsa coligada à que iria construir a via férrea, pois esta ficaria dependendo dos transportes e de trabalhadores que só chegariam àquelas brenhas por navios até ao pôrto de Santo Antônio. A 1º de novembro de 1871, após vencer uma série de obstáculos e enfrentar crises decorrentes da guerra franco-prussiana, o coronel Church removeu a primeira pá de terra que iniciava a construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré. Ao ato histórico compareceram, além de tôda a expedição, muitos índios semi-nus, em pleno coração da floresta amazônica, a 2.400 quilômetros da civilização. O custo da estrada fôra calculado em 437.989 libras esterlinas; mas a emprêsa construtora, «Public Works Construction Company», com a qual o coronel Church firmara contrato, se comprometeu a construí-la por 600 mil libras, exigindo antecipadamente 50 mil, no que foi atendida. Depois de um ano de trabalho através das maiores contrariedades e aflições, nada tinham feito os construtores. Não havia sido assentado um metro de trilhos, não se via um dormente, um nivelamento. Complicações internacionais surgiram, e o coronel Church estêve em La Paz, Londres e Rio de Janeiro, a fim de aplainar as dificuldades e não deixar que a obra ferroviária desmoronasse. Mas a 9 de julho de 1873, um ano e três meses depois de os engenheiros terem chegado a Santo Antônio, ponto inicial da ferrovia, a «Public Works Construction Company», alegando que era impossível levar avante a emprêsa, repudiou o contrato e entrou com uma ação em juízo pedindo a rescisão do mesmo, pleiteando ainda o reembôlso das despesas feitas até ali e embargando qualquer pagamento dos banqueiros em relação com os serviços da estrada, até que a ação tivesse fim. Diante disso o coronel Church também entrou em juízo e moveu ação contra o govêrno boliviano e a companhia construtora, por perdas e danos e quebra do contrato. Cinco meses depois, a situação se complicava ainda mais, quando os portadores de títulos apresentaram reclamações contra a emprêsa de navegação, a companhia de estrada de ferro, os depositários do dinheiro, o govêrno da Bolívia e o coronel Church. A 4 de maio de 1874, já era o govêrno boliviano que movia ação contra as companhias de navegação e estrada de ferro, os depositários e o coronel Church, para que os fundos de garantia, ou sejam 700 mil libras esterlinas, ficassem para a Bolívia. É curioso lembrar que, durante os oito anos decorridos entre o início da emprêsa em 1868 e a decisão do Tribunal em 1876, teve a Bolívia nada menos de cinco presidentes, dos quais os três últimos eram francamente contrários à construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré. A decisão foi a favor do govêrno boliviano e a 27 de junho de 1876 o Ministro boliviano em Londres declarava nula a concessão feita pelo seu govêrno, anunciando que a Bolívia não mais reconheceria a estrada de ferro nem a emprêsa de navegação que operava em conjunção com a Madeira-Mamoré. A série de ações judiciárias, a campanha contra a estrada, a desmoralização das firmas contratantes, naufrágios, perdas de concessões, abandono de obras, ferrugem no material, etc., tudo isso trouxe ao ânimo do coronel Church a impressão de que era impossível prosseguir naquele sonho, que se tornara pesadelo. Era o fracasso da emprêsa inglêsa nas florestas bravias da Amazônia. Entretanto Church era teimoso. Sabendo que o Brasil tinha à sua frente um homem progressista, culto e probo — D. Pedro II — e que havia leis regulando o assunto de concessões, especialmente a estrada Madeira-Mamoré, logo que os impedimentos legais deixassem de existir, o coronel Church se reanimou e, criando alma nova, procurou nos Estados Unidos os recursos para sua Madeira-Mamoré, já que não fôra feliz em Londres. O govêrno brasileiro dava garantia de juros de 7% ao ano aos capitais que fôssem aplicados à Madeira-Mamoré, o que mostrava estar o Imperador convencido da exequibilidade dessa estrada de ferro.

● Alguns anos antes sofreram as construções ferroviárias grande crise, razão por que milhares de pessoas estavam sem emprêgo e procuravam novos trabalhos, fôsse onde fôsse. Quando se espalhou a notícia de que os irmãos Collins (P. & T. Collins), de Filadélfia, haviam firmado contrato para construir uma estrada de ferro no Brasil, houve grande agitação entre as pessoas que desejavam trabalhar e todo mundo afluiu aos escritórios dos construtores. Nada menos de oitenta mil pedidos de colocação chegaram às mãos de P. & T. Collins. Estava-se em outubro de 1877 e o coronel Church bastante animado com as novas perspectivas para realizar a Madeira-Mamoré. A 2 de janeiro de 1878, largava o vapor «Mercedita» suas amarras do trapiche de Willow Street e descia o Delaware em direção ao Atlântico, levando 54 engenheiros dentre os seus 220 passageiros, todos destinados a Santo Antônio, nas selvas do Madeira. A carga consistia de 500 toneladas de ferro para construção ferroviária, provisões, bagagem, etc., bem como 350 toneladas de carvão. O fato teve larga repercussão nos Estados Unidos e a imprensa de Filadélfia chamou a atenção do povo para o assunto, pois era esta a primeira expedição que os Estados Unidos mandavam para o exterior, equipada com material americano, financiada com dinheiro americano e dirigida por norte-americanos. A viagem se iniciou bem; mas, já no mar alto, foi o navio batido por terrível borrasca, desorganizando a vida a bordo e enchendo de pavor os seus ocupantes; mas, às 3 da tarde do dia 16, avistavam as costas de Barbados, onde ficaram até o dia 18, zarpando às 23 horas. Doze dias depois fundeavam no pôrto de Belém. Daí começam as maiores contrariedades. O «Mercedita» não conseguiu subir o Amazonas, encalhando várias vêzes, enredado na colossal teia de aranha fluvial que é o estuário do maior rio do mundo. Por fim, os expedicionários fretaram o «Arari», da **Amazon Navigation Company** e só assim puderam atingir Santo Antônio, a 19 de fevereiro. Um mês e dezessete dias, de Filadélfia a Santo Antônio, ponto inicial da estrada de ferro Madeira-Mamoré. Recomeçados os trabalhos pelos norte-americanos, após reconhecimentos de tudo o que haviam feito os inglêses, os problemas se foram amontoando: febres no pessoal, mortes, escoamento de víveres e até fome. Era preciso que viesse sangue novo ao acampamento. Os empreiteiros fretaram outro navio nos Estados Unidos, o «Metropolis», que partiu de Filadélfia entre aclamações e lágrimas, levando a bordo 246 pessoas, inclusive senhoras de engenheiros, 500 toneladas de trilhos e maquinaria e duzentas de provisões. Mais infeliz do que o «Mercedita», não resistiu o «Metropolis» à fúria do oceano e, sob grande temporal, naufragou na praia de Currituck, Carolina do Norte, perecendo no desastre cêrca de 80 pessoas, perdendo-se tôda a carga. Os dirigentes da construção Madeira-Mamoré não se deixaram entibiar pela má sorte e organizaram uma terceira expedição, saindo o «City of Richmond», do pôrto de Filadélfia a 14 de fevereiro de 1878, com 447 passageiros, 620 toneladas de trilhos e outros petrechos ferroviários, 235 de carvão e grande quantidade de bagagem, provisões, etc. Os 7.500 quilômetros, aproximadamente, que os separavam de Santo Antônio foram vencidos sem maiores transtornos e conseguiram os expedicionários desembarcar em Santo Antônio, «o lugar onde o diabo perdera as botas», como diziam. Mas a má sorte perseguia os contratantes e os empreiteiros. Naufrágios de lanchas da emprêsa; morte de engenheiros, falta de recursos, de víveres, ataques de índios inimigos, malária, tôda uma série de terríveis provações caía sôbre os heróis daquela via férrea. As turmas de reconhecimento que, em princípios de abril de 1878 subiam de Santo Antônio rumo ao alto Madeira, só tinham relatórios desanimadores. Em julho de 1878 eram cruciantes as dificuldades financeiras, golpe de morte contra os empreiteiros e todos os que trabalhavam para êles. O número de operários chegara a uns 50, e isso mesmo todos desanimados. Era geral a desmoralização do empreendimento. A firma P. & T. Collins não tinha nenhum crédito nos Estados Unidos, nem no Pará. Comiam pão duro com melado, três vêzes por dia. A febre dizimava sem piedade. Cada acampamento era um cemitério. Faltavam alimentos. Dos setecentos homens chegados nas expedições, mais de 50 estavam hospitalizados ou mortos, e o restante sem poder trabalhar com eficiência pela subnutrição e as moléstias tropicais que os afetavam. Os empreiteiros chegavam a oferecer vinte dólares ouro por uma grama de quinino. Os que ainda dispunham de algum objeto de valor, como revólveres, capas, chapéus, botas, etc., vendiam tudo a fim de chegar a Belém e, de lá, voltarem aos Estados Unidos, apavorados com a aventura nas florestas daquela região infernal. Em agôsto de 1878, recorreram a sertanejos cearenses. Um agente de Collins e Church foi ao Ceará e ali contratou 500 trabalhadores. A 17 de setembro dêsse mesmo ano chegavam a bordo do «Canumã», mais de 400 «paroaras» cearenses, mas todos êles sobreviventes de terrível epidemia de varíola, debilitados e sem ânimo. Incorporaram-se aos trabalhadores brasileiros e norte-americanos, uns duzentos índios bolivianos. Em maio de 1879 já haviam gasto os empreiteiros mais de 500 mil dólares, sem o reembôlso de um centavo. Verificou-se que as despesas com os primeiros nove quilômetros ao sul de Santo Antônio haviam sido cêrca de seis vêzes maiores do que a média prevista para tôda a estrada de ferro em construção.

● As notícias circulantes nos Estados Unidos acêrca do morticínio de americanos nas selvas do Madeira e do Mamoré eram alarmantes e ninguém se animava a formar outras expedições. As estatísticas diziam que haviam morrido 221 norte-americanos nos serviços da estrada, quase 25% do total para ali mandado, enquanto a perda na guerra civil havia sido de 10,5%. Era o fim. Com um prejuízo de 800 mil dólares, sem que jamais recebessem um vintém de volta, P. & T. Collins foram à falência. A espôsa de Thomas Collins, o popular «Tom», a qual sempre se mostrou de um heroísmo sem rival, enfrentando ao lado do marido tôdas as peripécias, fome e aflições; servindo de enfermeira nos acampamentos e de verdadeira mãe nas horas de angústia, ao encerrar-se o litígio em Londres, enlouqueceu e foi morrer num hospital da capital inglêsa. Foi uma heroína, essa mulher. **(Cont. na pág. 50)**





Cantadores populares, no Recife, improvisam desafios, com motivos ferroviários.

O TREM DE FERRO NO FOLCLORE

● Tendo chegado recentemente do Nordeste, pedimos ao poeta e jornalista Rogaciano Leite alguma coisa interessante para esta edição. E' dêle a reportagem que se vai ler. Rogaciano Leite é de S. José do Egito (hoje Itapetim) Pernambuco, onde nasceu a 1º de julho de 1920. Poeta repentista, dedica-se ao jornalismo. Tem vários livros publicados, sendo o último, o «Carne e Alma», repositório de belos poemas.

"... Agora, que o trem de ferro
Acorda o tigre no cerro
E assusta os caboclos nus..."

Castro Alves

NÃO resta dúvida. Já naquele tempo o grande poeta baiano inspirava-se com o apito do trem, sertão a dentro, dominando a distância e criando o progresso. Quer no sul, quer no norte, as Estradas de Ferro não sòmente desempenham o seu grande papel civilizador mas também servem de motivo para enriquecer o folclore e despertar a musa dos poetas — citadinos ou matutos legitimos. Na célebre "peleja" de João Martins de Athaide com Raimundo Pelado (conhecidos poetas populares do Nordeste), há dois "martelos" dignos de nota. Raimundo Pelado, alagoano, afrontou Athaide com a seguinte bravata:

"Certo dia, no pôrto de Alagoas
Estava tudo em belas condições:
Tinha cento e cinqüenta embarcações,
Entre barcos, navios e canoas;
Na presença de mais de mil pessoas,
A um barco alemão eu me encostei;
Quando êle quis partir eu segurei,
(Nesse dia o Pelado criou fama)
O Oceano ficou da côr de lama
E o navio só saiu quando eu soltei".

Athaide, pernambucano acostumado a viajar de trem por todo o seu Estado, lembrou-se do túnel da Russinha — e encontrou a resposta exata para rebater seu contendor:

"Certa vez, lá no túnel da Russinha
Quando o trem partia em desfilada.
Só de um tombo que eu dei na reta-
[guarda
Sacudi o vapor fora da linha;
Atendendo a um amigo que ali vinha
Muito urgente e não podia ter demora,
Eu cortei um cardeiro e fiz escora.
Fiz lavanca de dois cambões de milho,
Novamente botei o trem no trilho,
O maquinista apitou e foi embora..."

★

Lourival Bandeira e Manuel Pedro, dois autênticos violeiros nordestinos, desafiavam-se, certa vez, ao som da viola, quando o primeiro sentenciou:

"Eu nunca gostei de homem.
Demore lá, ó seu moço!
Se eu gostasse de barbado
Trazia um gato no bôlso,
Um macaco na cabeça
E um camarão no pescoço".

Manuel Pedro respondeu em "cima da bucha":

"Não adianta, seu moço,
Discutir não lhe convém,
Que eu sou filho do navio,
Pai do bonde, irmão do trem
Que carrega todo mundo
Mas não gosta de ninguém".

★

Leonardo Mota conta que, por ocasião da chegada do primeiro trem à cidade do Ipu, no Ceará, houve um rebolíço doido. Ouvindo os apitos e o estremeço da máquina sôbre os trilhos, quase tôda a população correu apavorada. Após algumas horas — e mediante uma série de explicações dadas pelas autoridades e pessoas esclarecidas — foi que a matutada começou a se aproximar da "marmota", que alguns julgavam ser "arte do diabo". Cessado o pavor coletivo, o trem passou a ser objeto da curiosidade pública, destacando-se o pitoresco episódio de um sertanejo que, após deitar-se no chão e olhar demoradamente por debaixo dos carros, disse:

— Eu só queria sabê se êsse danado é macho ou feme...

Embora o Nordeste esteja hoje todo cortado de rodovias com acesso ao mais longinquo recanto do sertão, as Estradas de Ferro (mesmo a despeito da falta de confôrto nos trens daquela região do pais), continuam merecendo a preferência da maioria: "Vamo no trem que é mais seguro. Isso de chegá depressa é prá quem tá com o pai na fôrca..."

Dessa filosofia decorre a inspiração dos poetas e cantadores. Dimas Batista, por exemplo, considerado o principe dos violeiros nordestinos, disse assim:

"O trem é que me convém
Porque menos me incomoda:
E' o trem, é o trilho, é a linha, é
[a roda,
E' a roda, é a linha, é o trilho, é o
[trem;
Êle segue, êle corre, êle vai, êle vem
E nêle eu vou sem me vexar...
Na hora em que êle na praça chegar
Eu vou logo à praia pra ver as
["sereias"
E fico deitado nas brancas areias,
Cantando "galope na beira do mar..."

Oclacilio Batista, irmão de Dimas, teve igual inspiração:

"No trem eu não me aperreio,
Viajo e acho bonito:
E' o freio, é a máquina, é a válvula
[de apito
E' a válvula de apito, é a máquina,
[é o freio;
Prefiro o carro do meio
Pra ver o trem balançar...
E logo que êle ao Recife chegar,
Eu tomo um transporte pra Praia
[do Pina
Levando no braço formosa "menina"
Pra ver a beleza das coisas do mar".

★

Ainda há pouco, no Mercado de São José, em Recife, tive a oportunidade de ouvir os famosos e conhecidos cantadores de "Côco", Prêto Limão e Curiol. Trata-se de um gênero diferente das modalidades de cantorias comuns entre os violeiros pròpriamente ditos. E' um gênero mais comum na zona da mata. Trajados espaventosamente, chapéu de aba larga, lenço berrante ao pescoço, calças e botas à moda gaúcha, lá estão diàriamente os dois "coquistas" rodeados da multidão. Os versos são os mais disparatados possíveis, porém, revestidos de um pitoresco extraordinário. Prêto Limão balança o pandeiro e desata o verbo:

*"Ei... lá...
Toma cuidado
Que lá vai Prêto Limão
Conhecido no sertão,
Na Europa e no Pará...
Vou te avisá
Que vou prá Terra do Poema,
Vou casá com Iracema,
Vou sê genro de Alencá...
De Caxangá
Eu tomo o trem para Campina,
Vou morá dentro da China,
Fronteira do Paraguá.
Que é que há,
Que eu sou é de Pernambuco,
Terra de Joaquim Nabuco
E Pêdo Alves Cabrá.
Quando embarcá,
Que o trem dê o seu apito,
Lá dento eu dou um grito,
Vejo a caldeira chiá..."*

Curiol responde no mesmo ritmo:

*"Ei... lá...
Tu abre o ôlho,
Que agora vai Curió
Parente de Faraó
Que foi rei do Paraná.
Vou te contá
Como foi meu casamento
Com u'a moça de São Bento
Que nasceu em Portugá:
Eu cheguei lá,
Tava o rei-governadô,
Capitão e senadô
Da GuardaAcioná.
Junto do artá (*)
Tinha rei, tinha rainha,
Cento-e-quarenta madrinha,
Cem padrinho e quato pá (**)
Dez Cardeá.
Nove Bispo e seis Vigaro,
Vinte ama e [illegible]lo
Só pra vê nós dois casá;
Houve um jantá
Que foi mesmo um desafôro:
Os prato era tudo de ouro,
Só se via alumiá...
Pr'eu viajá
Veio um trem encomendado,
Té com á resfriolado (***)
Pramode ninguém suá;
Fui embarcá,
O meu carro era dourado,
Tinha dez home fardado
Com a farda imperiá;
Veio o fiscá
E até o chefe do trem
Que me dero os parabem
Na noite nupiciá;
Fui me deitá
E quando foi no outo dia,
Tava junto da Hungria,
Do outo lado do Má;
Fumo passá
A nossa lua de mé
No lago Jenezaré,
Fronteira do Canadá...
Pra nós voltá,
Veio um trem da Inglaterra
Com trinta canhão de guerra
Pra ninguém me encomodá;
Em Caxangá,
Quando eu sartei na Estação,
Foi foguete e foi rojão,
Só se ouvia o pipocá...
Fui me hospedá
No Palaço do Gunvêrno,
Fui tratado com desvêlo
Como embaixadô reá...
Veio um fiscá
E disse: "Não se encomode,
Tem um trem às suas orde
Quando quisé viajá..."*

★

Em janeiro do corrente ano, quando fui à cidade de Afogados da Ingazeira, no alto sertão de Pernambuco, à margem da Rêde Ferroviária do Nordeste, foi-me dado o ensejo de escutar um diálogo de duas senhoras analfabetas a respeito das solenidades inaugurais da estação ferroviária da cidade de Flores, ponto terminal da referida estrada.

— Dona Maria, apois não é qui dixero que o trem agora vai emendá o Recife com o Pioi? Já inarguraro inté a estação de Fulôres. Mas eu ouvi dizê que percisa orde do Linistro da Vuação (Ministro da Viação) pramode prissiguirem o remá (prosseguirem o ramal) inté à Vila de Teresina...

— Foi, dona Milica? E' isso mesmo... No meu tempo o trem só chegava inté a Pesqueira. Agora tá tudo mudado, dona Milica! Falam inté num tá de avião a jaspe que sai da Capitá Fiderá e vai drumi no Japão. Faça idéia...

Mas dona Maria, êsse tá de avião a jaspe dizem que é arte do diabo, credo em cruz! *sussum córdia!* benja-te Deus!... ói aqui, dona Maria: nem de atramove eu não quero viajá, quanto mais num infeliz dêsse avião a jaspe! Um dia dêsse (a senhora se alembra?), passou no céu um bicho lançando fumaça e raio de fogo. Eu acho que era um avião dêsses... a jaspe...

— Logo não vê, dona Milica, que eu não viajava num infeliz dêsse? E' tanto desastre no mundo que a gente fica inté disposto a morrê em pé que nem arve...

— Eu não sei que faça, dona Maria, porque o Joaquim qué pru fina fôrça que eu vá com êle prá Lagoa de Baixo. E o jeito é nós i de trem. O trem é mais seguro, não é?

— Isso lá, é. E dixe que agora vem u'as máquina a óleo de riço (óleo diesel) que são veloz que só passarinho e segura como esteio. Nesses dia o trem vai inté a Fulôres. Vai sê o premêro trem com máquina a óleo de riço.

Dona Milica, a mais gasguita, pensou um pouco e perguntou, embaraçada:

— Dona Maria, me diga u'a coisa: será que êsse trem a óleo de riço é pra dá purgante nos passageiro?

— E' capaz de sê, dona Milica. E' capaz de sê... nos que não pagá...

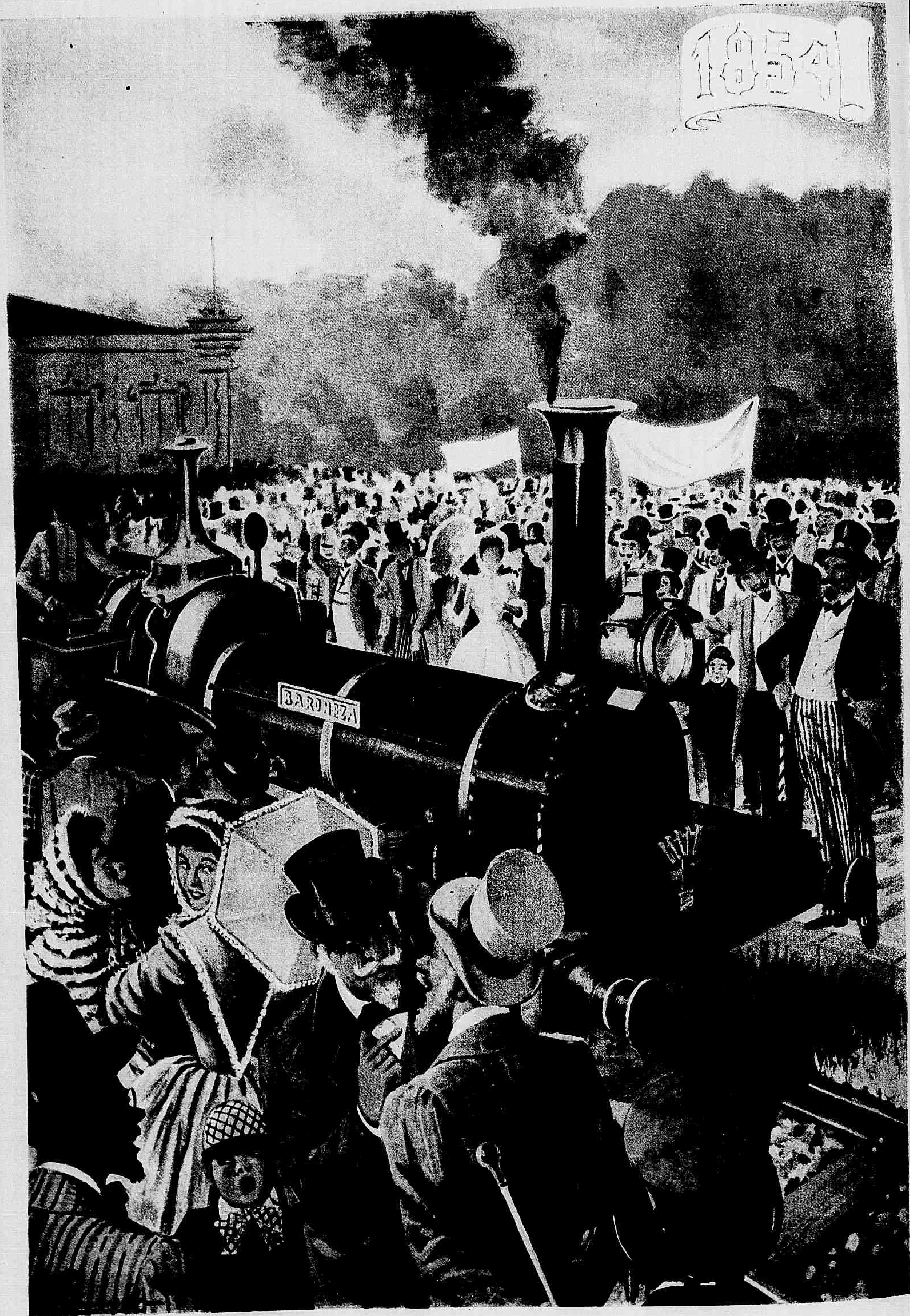
(*) — Junto do altar. O matuto analfabeto pronuncia *artá*.

(**)*Quato pá*: quatro pares.

(***) *Á resfriolado*: ar refrigerado.



Rogaciano Leite, muito atento, ouve e nos traz as emboladas que aqui publicamos.



Diante da multidão perplexa, há um século, corria nos primeiros trilhos em solo brasileiro a «Baroneza» do Barão de Mauá.

O CENTENÁRIO DE UMA CORRIDA A VAPOR

Entre a morte de um Ministério e o nascimento da primeira estrada de ferro do Brasil ★ Dois ministros estrangeiros e um repórter carioca ★ Um simples sr. Irenêo ★ Locomotiva com a velocidade de uma flecha ★ Porque se chamou "Baronesa" ★ De como uma briga entre frades no oriente impede o progresso ferroviário no Brasil.

(Da REVISTA DA SEMANA de 17/10/1953)

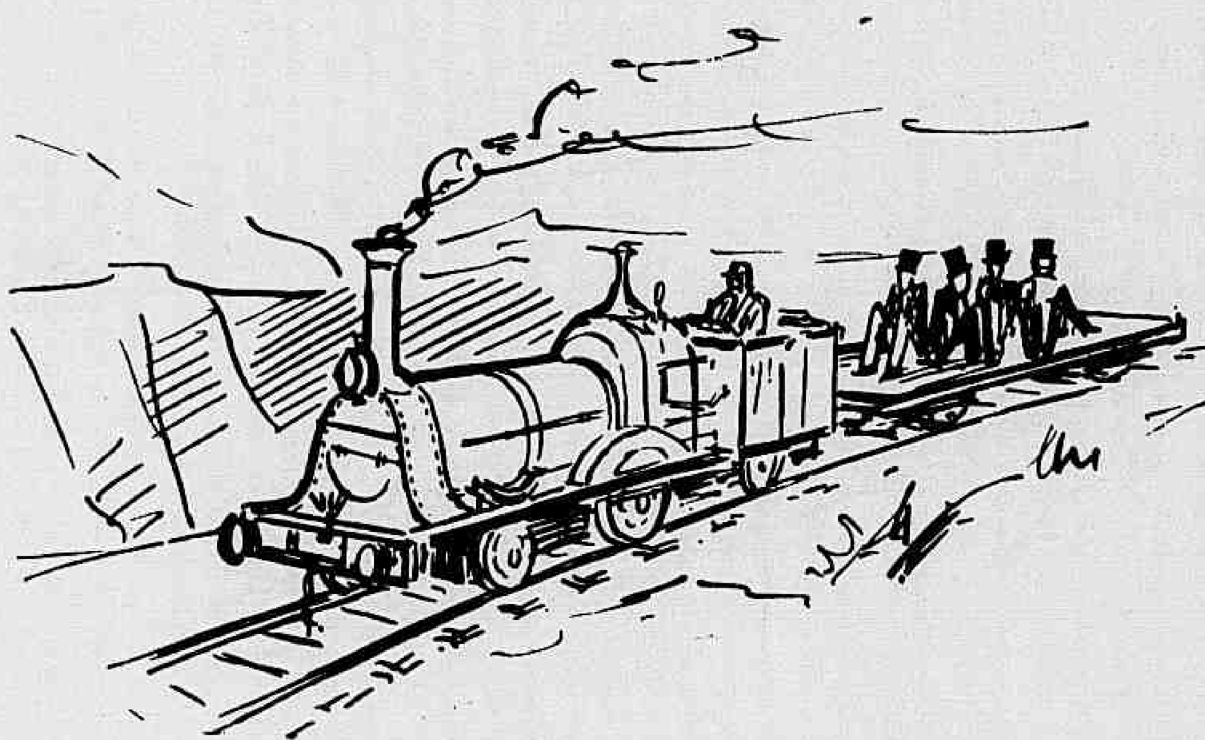
A cinco de setembro de 1853, fazia-se em Mauá a experiência da primeira locomotiva que correu no Brasil. Do acontecimento encontra-se uma reportagem na edição de 6 de setembro de 1853 do «Jornal do Comércio», da qual transcrevemos os seguintes trechos, respeitada a ortografia: «Hontem experimentou-se a corrida de uma locomotiva a vapor pelos trilhos de ferro de uma porção concluida da estrada de Mauá á raiz da serra da Estrella. O nosso correspondente da Semana dirigio-nos á noite as seguintes linhas a semelhante respeito: «Enquanto o mundo politico se agitava esta manhã e a espada de Democles deixando de oscilar por um momento, cahia sobre o ministerio, iamos eu e mais alguns curiosos entre os quaes se notavão os ministros da Inglaterra e da Austria, arriscarmos-nos a uma experiência no primeiro carro de vapor que trilhava o primeiro caminho de ferro do Brazil. Atravessámos a bahia em um barco tambem movido pelo agente de Fulton, e dahi a duas horas (o barco era de pequena carreira) chegámos a Mauá. Não estando ainda mais do que principiada a ponte de desembarque, subimos guindados pelos esteios, e deslisamo-nos por uma sucessão de taboas delgadas e pouco seguras até a praia, com o risco de tomarmos um banho de lodo. Logo a alguns passos vimos uma singela e curiosa locomotiva com a certidão do anno de seu nascimento e do nome do seu digno pai nas rodas do centro. As letras de metal amarello portavão por fé o seguinte:

W. M. Faibairn and Sons
1852
Manchester

Ainda não havia o waggon em regra. Adaptou-se á locomotiva um carro grosseiro de transporte de materiaes, e sem mais demora deitámo-nos todos nesse wagon improvisado. De repente um grito prolongado, estridente, um sibilo da fôrça de 50 sopranos, esturgio pelos ares e nos fez levar as mãos aos ouvidos. Era o annuncio da partida, era o aviso a quem se achasse no caminho para acautelar-se de um bote mortal, aviso dado por um tubo da propria locomotiva. Mais veloz do que uma flexa, do que o vôo de uma andorinha, o carro enfiou-se pelos trilhos, embalançou-se, correu, voou, devorou o espaço, e atravessando campos, charnecas e mangues aterrados parou enfim arquejante no ponto em que o caminho ainda não offerece segurança. O espaço devorado foi de uma milha e tres quartos. O tempo que durou o trajeto foi de quatro minutos incompletos. É justo que consignemos aqui os nomes dos Srs. Irenêo e Braggs, o primeiro por se haver afoitado a emprehender aquelle melhoramento, o segundo por estar executando com zelo e pericia os trabalhos respectivos».

Depois de referir-se a um Sr. Hadfield, «representante da companhia que emprehendeu a linha de navegação de Liverpool», e que também estêve presente à experiência, conclui o cronista com estas palavras: «Fosse Jorge Stephenson ou Trevithich, como querem os inglezes; os irmãos Seguin, como asseverão os Francezes; ou Oliveiro Evans, como pretendem os americanos; fosse quem fosse o inventor das locomotivas, o que é verdade é que a humanidade deu um passo agigantado depois dessa aquisição. O Congresso da paz devia commemorar em sessão a um tão prodigioso invento, que pode mais do que meia duzia de discursos pomposos, estreitar os povos em um feixe, desenvolvendo o comercio, o maior elemento de paz e de grandeza. Que futuro brilhante para o Brazil estavamos lendo nas rodas daquella locomotiva!» Depois de bordar comentários sôbre o que as novas gerações iriam ver com as estradas de ferro civilizando o país, termina pedindo que se dê «descanso eterno á pobre raça muar», e que «venhão os melhoramentos materiaes do paiz, venhão com elles a paz e a industria, e para principiarmos . . . Venha quanto antes a estrada de Minas e São Paulo».

Quem era êsse simples **Sr. Irenêo**, como se escrevia então, que mereceu citação do cronista, por ter-se afoitado a empreender aquêle melhoramento? Apenas, leitor, o grande, o extraordinário Barão e depois Visconde de Mauá, Irineu Evangelista de Sousa, incontestàvelmente o maior dos brasileiros de todos os tempos. E aqui transcrevemos o teor da lei, que lhe concedeu exclusividade para realizar os primeiros serviços de navegação e transporte terrestre a vapor no país:



Decreto (Executivo) nº 987 de 12 de junho de 1852:

«Concede a Irenêo Evangelista de Souza o privilegio exclusivo por dez annos para navegação por vapor entre esta cidade e o ponto da praia do mar do Municipio da Estrella, em que começar o caminho de ferro, que elle se propõe construir no mesmo Municipio até a raiz da serra.»

A data de seis de setembro relembra ainda a subida ao poder do gabinete chefiado pelo Marquês do Paraná, o grande estadista do segundo reinado, Honório Hermeto, a quem coube o Ministério da Fazenda. Os outros nomes dêsse gabinete foram: Luís Pedreira do Couto Ferraz, Barão do Bom Retiro, conhecido como «o amigo do Imperador», na pasta do Império; José Tomás Nabuco de Araújo, na Justiça; Limpo de Abreu, e depois o Visconde do Rio Branco, na pasta dos Estrangeiros; o general Bellegarde, e, mais tarde, Caxias, na pasta da Guerra; na da Marinha, primeiro estêve Bellegarde, depois, o Visconde do Rio Branco, e mais tarde, Cotegipe para finalmente voltar à direção de Silva Paranhos, Visconde do Rio Branco. Estava-se, então, em plena política da «Conciliação», quando os ânimos entre Liberais e Conservadores receberam a ducha dos entendimentos e foi banida do país aquela atmosfera de levantes e pronunciamentos armados, o que tanto prejudicava o progresso nacional.

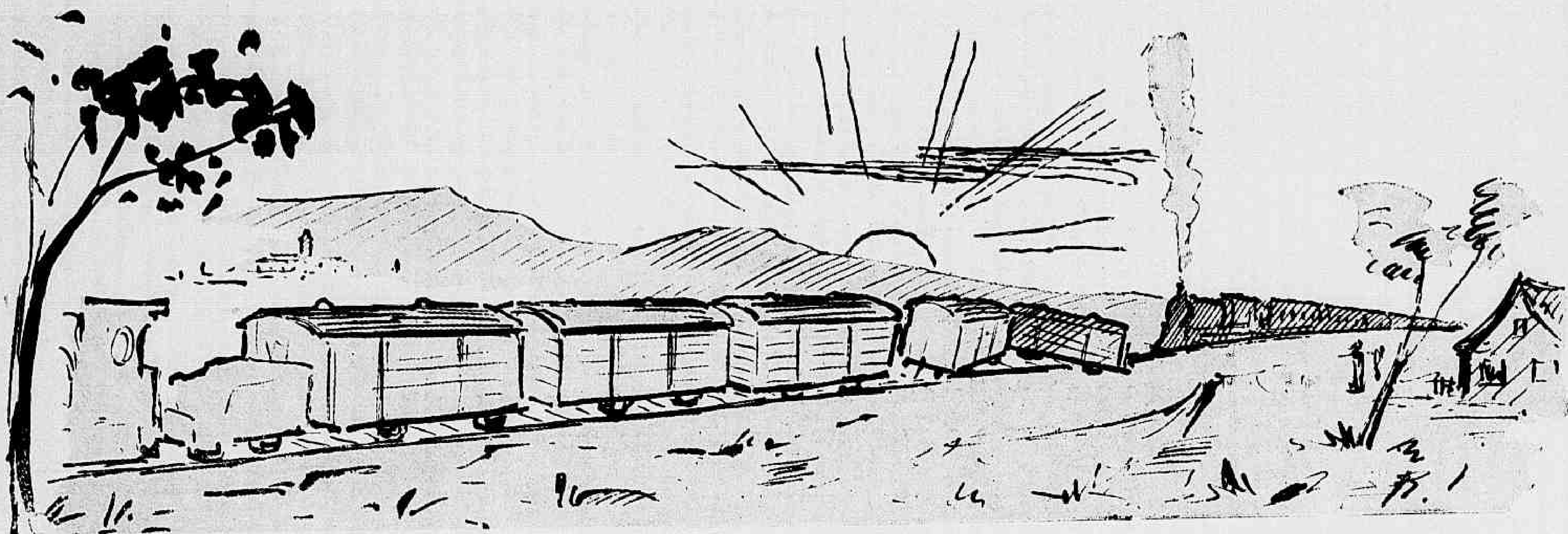
A êsse tempo a produção de ouro do Brasil não fôra favorável, em comparação com outros qüinqüênios. De 1851 a 1855, conseguimos onze toneladas, o que dá a média anual de dois mil e duzentos quilos. A situação internacional em 1853 era alarmante, pois, já a 3 de julho tropas russas invadiam principados danubianos, causando intranqüilidade à Turquia e às maiores potências européias. As negociações entre o Brasil e a Inglaterra, tendo por finalidade o fornecimento de trilhos, locomotivas, vagões e todos os demais aparelhamentos destinados a construções de vias férreas, ficaram suspensas com as notícias de guerra no Oriente. O progresso do Brasil estava, pois, dependendo da paz naqueles confins de mundo. Como vemos, o que sucede hoje, com «guerras frias», só acontecia com «guerras quentes». A 6 de setembro de 1853, experimentava-se a primeira locomotiva que correu sôbre trilhos no Brasil, e sua inauguração oficial só se verificou a 30 de abril de 1854, isso mesmo porque grande parte do material nos chegou antes de estalar a guerra da Criméia, com a qual outros empreendimentos ferroviários ficaram detidos, sem que a Inglaterra pudesse atender às encomendas, aliada que era da Turquia, ao lado da França. Para ver-se como a guerra no Oriente nos prejudicou, basta que o primeiro trem inaugurando a estação de D. Pedro II (hoje Central do Brasil), partiu dali a 29 de maio de 1858, dois anos depois de terminada a guerra da Criméia, com a vitória dos aliados (Turquia, França e Inglaterra) contra o Tsar da Rússia.

Uma simples questão entre frades da Terra Santa e monges gregos deu causa a uma das mais terríveis carnificinas da história. O sultão Abdul-Medjid, amparado pela França, não apoiou as desapropriações que o Tsar da Rússia ordenara a favor de frades gregos. Recorreu-se à arbitragem, mas a comissão intercessora, pressionada pelo Tsar, deu laudo favorável aos religiosos gregos. O príncipe russo Menschikov, a 5 de maio de 1853 entregou ao Sultão otomano um «ultimatum», para que os cristãos gregos do Império Turco ficassem sob o protetorado russo. O Sultão o repeliu, e tropas moscovitas iniciaram a guerra em julho de 1853, embora ainda houvesse esperanças de que a mesma fôsse detida no nascedouro. Mas, infelizmente, a 3 de novembro a esquadra russa do mar Negro deixava Sebastopol e ia destruir tôda a frota de guerra turca ancorada em Sinope. A Inglaterra e a França acorreram com tropas e esquadras em socorro da Turquia, até 30 de março de 1856, quando terminou a chamada guerra da Criméia.

Por que se deu à primeira locomotiva o nome de «Baronesa»? Porque, ao inaugurar-se o primeiro trecho da estrada de Pôrto Mauá até Fragoso, o Imperador D. Pedro II deu a Irineu Evangelista de Sousa, seu realizador, o título de Barão de Mauá, recebendo a locomotiva histórica, o nome de «Baronesa», em homenagem à sua espôsa. O percurso (14 e meio quilômetros) era feito em vinte minutos, o que dera ao cronista a impressão de velocidade de flecha . . .

O primeiro trecho de estrada de ferro em nosso país, não foi, como muitos pensam, o inaugurado na Central do Brasil a 29 de maio de 1858, com a presença de S. M. o Imperador D. Pedro II, e sim aquêle que ia de Mauá (Pôrto da Estrêla) até Fragoso, em abril de 1854, atingindo a Raiz da Serra, em direção a Petrópolis, em dezembro de 1856, já com a extensão de 18 mil metros. A locomotiva era a mesma, a famosa «Baronesa», conforme se pode identificar com os dizeres fundidos em sua roda central, com o nome dos fabricantes, data e local. Essa velha máquina só descansou em 18 de fevereiro de 1884, quando Afonso Augusto de Moreira Pena, dirigiu à Diretoria da Central o seguinte aviso: «Haja V. M. de providenciar para que nessa Estrada de Ferro, seja recebida e depositada nas Oficinas de Engenho de Dentro, a fim de ser ali conservada, a 1ª locomotiva que serviu na E. F. de Mauá, que foi também a primeira inaugurada no Império, a qual locomotiva acaba de ser oferecida ao Govêrno Imperial pela Cia. Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará. Deus guarde a V. M. (a) Afonso A. M. Pena».

A nobre «Baronesa» trabalhou durante trinta anos. Hoje está centenária, recolhida a um lugarzinho florido e bem cuidado, asilo para locomotivas inválidas, em Engenho de Dentro. Se falasse, quanta coisa nos relataria! Fomos vê-la, na sua humilde, mas muito luzidia, graças aos cuidados com que é tratada sob a tutela do dr. Reinaldo Pinto, conhecedor profundo da história da Central e da vovòzinha, a venerável «Baronesa».



O GRANDE MAL DAS NOSSAS FERROVIAS

Vultosos empréstimos à Estrada de Ferro para remediar a ineficiência — Goiás, Paraná e Santa Catarina contemplados com cêrca de Cr$ ...... 900.000.000 através de empréstimos ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico.

NÃO se pode ocultar o principal motivo por que, enquanto os transportes rodoviários e aéreos progridem espantosamente, o ferroviário marca passo e cada vez mais desprestigiado pelas classes produtoras e pelos que viajam. Tudo gira em tôrno dêste problema: dificiência de transporte. Deixando de lado a crise de carros de carga, vejamos o que sucede com o caso dos passageiros.

Um cidadão que deseja ir de trem, do Rio a Belo Horizonte, por exemplo, encontrará um carro dormitório excelente, com todo confôrto: boa luz e distribuida para servir irreprensivelmente ao passageiro; ar condicionado com graduador à vontade do cliente; sanitários na própria cabine, tudo muito limpo, higienizado, decente; cama dotada de colchão de molas macio e acolhedor; serviço de camareiro a tempo e à hora. Tudo muito bom, perfeito, impecável. Mas, quantas horas vai o passageiro levar de Pedro II à estação da Praça Ruy Barbosa, em Belo Horizonte? Pelo horário oficial, o que está nos guias de turismo, umas 15. Entretanto, quantas vêzes, por ano, os trens de passageiros entre Rio e Belo Horizonte, noturnos ou diurnos, chegam à hora oficial? O que se vê normalmente é um atraso de duas, três e mais horas, já se tendo verificado casos em que as composições chegam no dia seguinte...

A causa reside no material fixo, nas vias permanentes. Os trens afugentam os passageiros pela incerteza das chegadas nas viagens longas, passando todo mundo a preferir o avião e o ônibus. Se houvesse um trem entre Minas e São Paulo, nas condições do "Santa Cruz" e do "Vera Cruz" que levassem passageiros entre o Rio e as capitais dêsses Estados em oito horas, para Belo Horizonte e seis, para São Paulo, calculando-se a média horária de 80 quilômetros, ninguém procuraria mais o avião ou o rodoviário, mesmo que as passagens fôssem majoradas. Entretanto, que sucede? São confortáveis os carros de aço adotados pela Central do Brasil, muito bem iluminados, limpos, ótimos dormitórios; mas a viagem é mortificante e se torna, por vêzes, muito mais caras do que pelo avião. Sai o comboio à hora, dos pontos iniciais; entretanto, logo adiante começam os percalços. De incidentes e acidentes estão cheias as linhas em todo o percurso, atrasando os trens passageiros que têm compromissos a saldar, pessoas a esperar, horas marcadas para seus negócios. Fica-se, às vêzes, duas, três, cinco horas, no meio do deserto, ou em humilde estaçãozinha de interior, à espera que a estrada seja desobstruida por um trem de minério, de gado ou de qualquer outra coisa, que virou na curva em tal ou qual sitio. Para evitar tamanhos contratempos, que tanto comprometem a administração da estrada e até o nome do país, é indispensável que se estabeleçam linhas permanentes destinadas exclusivamente a passageiros, deixando-se a carga para outros traçados, paralelos ou não.

Esperamos que, com os empréstimos agora concedidos às vias férreas de Goiás e Paraná-Santa Catarina, a eficiência das estradas de ferro assim beneficiadas seja levada à perfeição e que as zonas servidas pelas mesmas possam desafogar sua produção agricola, que é imensa, e os habitantes que se servem das mesmas estradas, possam dizer que já conseguem viajar nos trens e chegar à hora oficial. E com a Central do Brasil? Quando poderemos embarcar no Rio em um dêsses noturnos de luxo e chegar a Belo Horizonte e a S. Paulo, respectivamente, em oito e seis horas? Já podiamos estar fazendo tais viagens, se a politica ferroviária do govêrno fôsse encarada com energia e determinação, ao invés de abandonar-se à própria sorte o "trem de ferro", dedicando-se mais atenção à rodoviária. Não é preciso ser técnico ou engenheiro especializado, para saber-se que, sem menosprezar os demais sistemas de transportes, deviam os responsáveis pelo progresso e bem-estar do país, tornar eficientes as nossas ferrovias, dotando-as de leitos seguros, de forma que proporcionassem maiores velocidades às composições de passageiros e sua libertação dos acidentes diários dos trens cargueiros. Por êsse motivo, é com prazer que transcrevemos para esta página uma publicação oficial divulgada pela imprensa carioca e precedida dêstes oportunos comentários:

Conforme tem sido noticiado, foram aprovados, pelo Presidente da República, diversos projetos elaborados pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para remodelação e reequipamento das ferrovias brasileiras, com a cooperação das administrações das emprêsas interessadas. As despesas para a recuperação do nosso parque ferroviário foram previstas parte em dólares para a aquisição do material fabricado no exterior e parte em cruzeiros para a mão de obras e material nacionais, mediante financiamento pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico.

A fim de serem executados os trabalhos programados, a Estrada de Ferro de Goiás pediu ao B.N.D.E., a concessão de financiamento de 249.888.000 cruzeiros para a construção de variante, substituição de trilhos, dormentes, lastramento de linhas, aquisição de vagões de cargas e de passageiros e de locomotivas a vapor para Estrada de Ferro de Goiás. Ouvido a propósito, o ministro da Fazenda opinou favoràvelmente à conclusão da operação, tendo o Presidente da República assinado o seguinte decreto:

"Art. 1º — Fica o diretor da Estrada de Ferro de Goiás autorizado a contratar com o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, sob as garantias legalmente permitidas, um financiamento até o limite de duzentos e quarenta e nove milhões, oitocentos e oitenta e oito mil cruzeiros, destinado à remodelação e reequipamento daquela ferrovia, inclusive construção de variantes, substituição parcial de trilhos e dormentes, lastreamento de linhas, aquisição de vagões de carga, carros de passageiros, vagões-frigorificos e locomotivas a vapor, assim como à execução de obras e instalações indispensáveis, tudo de conformidade com o projeto da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para Desenvolvimento Econômico aprovado em 31 de agôsto de 1953, conforme publicação no "Diário Oficial" de 2 de setembro do mesmo ano.

Art. 2º — Entre as garantias do resgate do financiamento autorizado no artigo anterior poderão ser incluidas as taxas instituidas no decreto-lei número 7.632, de 12 de junho de 1945, modificado pelo de nº 9.766, de 6 de setembro de 1946, e outras porventura arrecadadas pela Estrada de Ferro de Goiás.

Art. 3º — O presente decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º — Revogam-se as disposições em contrário.

EMPRÉSTIMO À RÊDE DE VIAÇÃO PARANÁ-SANTA CATARINA

O Presidente da República aprovou a exposição de motivos que lhe foi submetida pelo ministro da Fazenda referente à autorização solicitada pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico para assinar um contrato de empréstimo de 645.159.400 cruzeiros com a Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina para que essa ferrovia possa utilizá-lo imediatamente nas obras e serviços indispensáveis ao seu reaparelhamento. Desta maneira, sem esperar pelos possiveis financiamentos em dólares do Banco Internacional, o Banco do Desenvolvimento vai acelerar o reequipamento da Paraná-Santa Catarina.

ANTECIPAÇÕES DE RECURSOS A DIVERSAS FERROVIAS

Noutra exposição de motivos ao Chefe do Govêrno, o ministro da Fazenda se reporta a uma exposição de motivos também da Superintendência da Moeda e do Crédito, também aprovada pelo Presidente da República, propondo um programa de emergência de reaparelhamento de várias ferrovias que servem zonas altamente produtoras, como o Triângulo Mineiro, a Alta Mogiana e o Norte do Paraná, acrescentando que o B.N.D.E. solicitava a necessária aprovação presidencial a fim de serem as importâncias entregues para financiamento da compra de vagões consideradas como adiantamento por conta de empréstimos que serão estudados para as ferrovias em causa. As necessidades das várias ferrovias são as seguintes: — Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, 250 vagões fechados; Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina, 200 vagões fechados; Estrada de Ferro Goiás, 150 vagões fechados, e Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, 50 vagões fechados e 50 gaiolas. Foram aprovados pela Diretoria e Conselho de Administração do Banco do Desenvolvimento Econômico os necessários contratos para a imediata continuação dos vagões em fábricas nacionais. Os prazos de entrega oferecidos pelos fabricantes permitem atender ao objetivo visado pelo Presidente da República, que é o de aumentar a capacidade de transporte das ferrovias em questão para o escoamento da próxima safra.

O titular da Fazenda propôs a homologação do ato da Diretoria e do Conselho de Administração do B.N.D.E., merecendo a exposição de motivos e aprovação do chefe do Govêrno.



BARÃO DE MAUÁ

MAUÁ

(Traços biográficos de Irenêo Evangelista de Sousa, Barão e Visconde de Mauá).

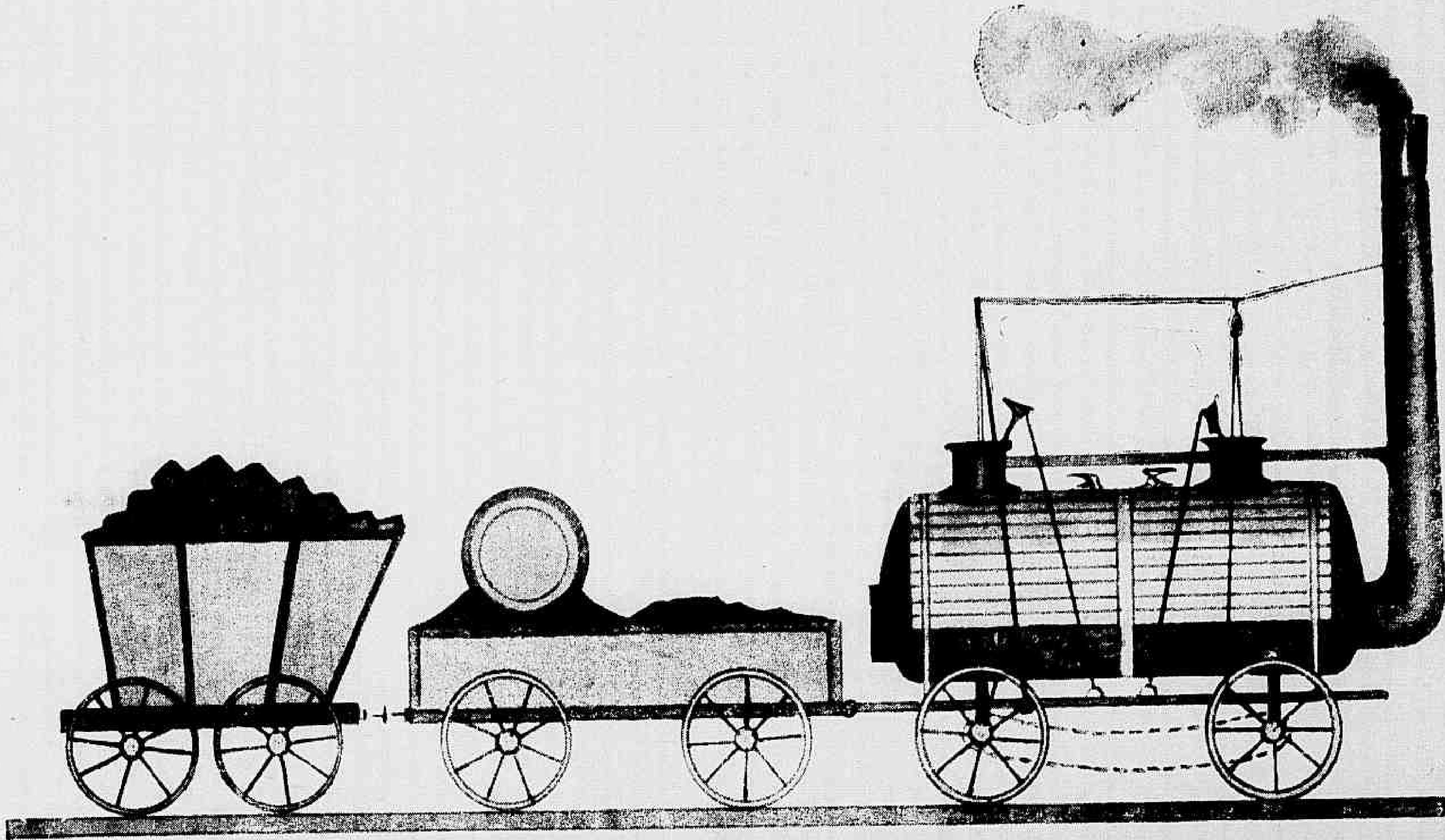
A 28 de dezembro de 1813, nasceu o Barão de Mauá, em Arroio Grande, Rio Grande do Sul, pequena propriedade rural de seus pais, a poucos quilômetros do território do Uruguai. Aos nove anos, órfão de pai, deixou a casa materna, surgindo dois anos depois, como modesto caixeirinho de balcão de humilde estabelecimento comercial do Rio, onde se empregara por intermédio de José Batista de Carvalho, capitão de navio, que, ao partir para a Índia, ali deixou o menino, cujo trabalho, das sete da manhã às dez da noite, seria pago com morada e comida. Mas, onde dormia? Sôbre o balcão da pocilga, ou no desvão da água-furtada, cujo espaço mal dava para estirar as pernas cansadas de sofrer o pêso do serviço de quinze horas. Sòmente ao badalar do sino da igreja às dez da noite, avisando os negociantes, que era hora de fechar as portas, o pequeno Irenêo podia descansar, despertando às seis da manhã seguinte, para o balcão, uma hora depois do café matinal. Colocou-se, depois, como caixeiro da loja de fazendas de Antônio José Pereira de Almeida, onde serviu durante 4 anos. Mas a casa do português liquidou, tendo êste recomendado Irenêo a um dos credores, o inglês Ricardo Carruthers, grande alma, homem de uma bondade evangélica, e que se afeiçoou de tal maneira ao jovem Irenêo, que êste terminou sócio da grande e respeitável firma, aos 23 anos de idade. Quando mr. Carruthers se retirou para a Inglaterra, entregou todos os seus negócios a Irenêo. Embora muito moço, dentro em pouco se tornava um chefe querido de todos os auxiliares. O novo comandante realizou diversos melhoramentos, instituiu a semana inglêsa, deu aos auxiliares (proibiu o nome de **caixeiro**) ótima residência em Santa Teresa, tornou-os interessados nos lucros e comissões, dando à organização comercial um caráter revolucionário para o ronceirismo da época. Não se sabe, ao certo, se Irenêo freqüentou algum estabelecimento de ensino ao deixar Arroio Grande. Mas, em contacto com o inglês Carruthers, estudou a língua dêsse grande chefe e amigo, aperfeiçoou-se em literatura, lendo Camões, o pe. Vieira, Shakespeare, Milton, devorando revistas inglêsas, empolgando-se por tudo o que as mesmas traziam sôbre metalurgia, os começos da navegação a vapor, as estradas de ferro da Inglaterra e dos Estados Unidos. Espírito ávido de saber e de progresso, lia, aos domingos, os economistas Stuart Mill e J. B. Say.

● Em 1839 foi ao Rio Grande buscar sua mãe, uma irmã viúva e uma filha desta, que, a 11 de abril de 1841, era sua espôsa. Foi aí que Mauá se separou dos seus auxiliares, indo morar no local em que hoje funciona o colégio Santo Antônio Maria Zacaria, na rua do Catete 113. Daí por diante o nome de Irenêo Evangelista de Sousa, futuro Barão e Visconde de Mauá, é um raio de luz em tôda a estensão do território nacional, ultrapassando as fronteiras do Brasil e elevando o nome de sua pátria em países das Américas e da Europa. Em todos os grandes acontecimentos político-sociais de seu tempo, êle fêz sentir o prestígio de seu nome, apesar de tão moço ainda. E intervinha sempre em benefício de sua pátria, pela integridade nacional, reconhecendo as razões de revoltas armadas como a do separatismo gaúcho, com a República de Piratini. Espírito elevado, generoso e bom, era inimigo de guerras, inimigo da escravidão, inimigo de tudo o que significasse plutocracia e ganância com base em explorações indecorosas. Sua formação moral pode ser sintetizada neste passo de Alberto de Faria, até hoje seu maior e mais perfeito biógrafo: «Poder-se-ia fazer um livro encantador das suas máximas de bondade como credor, das de honra como devedor, das notas de patriotismo do realizador, das frases de resignação do mártir». (**Mauá**, pág. 90, fonte destas notas). Sua posição como benfeitor e patriota se manifestava em tudo o que exigia solidariedade e ajuda dos brasileiros. Socorreu presos políticos; ajudou a libertar escravos; acudiu flagelados da sêca da Bahia de 1859-60; foi benfeitor da Santa Casa de Misericórdia, do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, do Instituto Fluminense de Agricultura, do Liceu de Artes e Ofícios, da Imperial Sociedade Amante da Instrução, figurando como fundador de algumas destas instituições e esteio permanente de tôdas. Para combater a escravatura negra, a que dava o nome de **propriedade maldita**, **exploração do homem**, **nefanda escravidão**, além de libertar escravos, fundou em 1855, no Amazonas, uma colônia de 600 açorianos, em 1857, outra de 500 algarvianos e em 1872, instalou 200 indus em sua fazenda **Italaia** (Macaé) e 100 na fazenda **Sapopemba**, vizinhanças do Rio. Tudo à sua custa, com o intuito de acabar com o braço escravo. Era tão grande sua repugnância ao escravismo, que foi êle o primeiro brasileiro a incluir esta cláusula em suas propostas de serviços públicos: «O contratante obriga-se a não empregar o braço escravo».

● Com sua educação à inglêsa, e incansável espírito de iniciativa muito acima do meio, Mauá fundou Bancos, inclusive o primeiro Banco do Brasil, construiu estaleiros navais, introduziu a iluminação a gás no Rio, ajudou amigos em várias e importantes emprêsas, construiu a primeira estrada de ferro do Brasil, a segunda, em Pernambuco, e a Santos-Jundiaí; deu à Marinha brasileira 72 navios, batendo os barcos inglêses em velocidade; foi uma de nossas garantias de vitória na Guerra do Paraguai, fornecendo belonaves e sustentando abastecimentos; forneceu tubos para a canalização do Maracanã e saneou a Cidade Nova construindo o Canal do Mangue; a primeira estátua de bronze que se fundiu no Brasil saiu da fundição da Ponta da Areia; a indústria da luz esteárica é uma criação de Mauá; o lançamento e inauguração do cabo submarino é obra sua; cortumes, rebocadores, mineração, transportes urbanos, diques, abastecimento de água, fornecimento de carne verde, etc., em tudo o que dissesse respeito ao progresso do país, lá estava Mauá, pessoalmente ou através de seus estabelecimentos de créditos, inclusive o «London Bank», de Londres, de suas emprêsas industriais, ajudando, estimulando, vencendo obstáculos, esmagando invejosos, desmascarando intrigantes, com a alma iluminada pelo mais puro patriotismo. Como deputado enfrentou inimigos terríveis, mas sempre mostrou equilíbrio e grande poder de argumentar e defender os interêsses nacionais.

Seu nome atravessou nossas fronteiras e se impôs aos maiores centros de cultura e progresso da Europa e Estados Unidos. Quando se falava em crédito para qualquer emprêsa, aqui ou no estrangeiro, era logo lembrado o nome de Mauá e de seus estabelecimentos bancários no Brasil e no estrangeiro. Tinha êle a obsessão das vias férreas. Organizou planos para lançar trilhos do litoral aos sertões, em todo o território nacional, ajudando até aos concorrentes. Por isso se encontra o seguinte em Sisson, **Brasileiros Ilustres**, de 1861: «Além de muitas emprêsas por êle criadas, o Barão de Mauá tem concorrido com seus esforços, com sua inteligência e sua fortuna, para tôdas quantas emprêsas de algum vulto existem no país». Joaquim Murtinho o distinguiu com êste conceito: «Mauá prestou mais serviços ao Brasil do que o «Banco do Brasil» desde a sua fundação». Para destruir sua gigantesca organização mobilizaram-se as mais sorrateiras fôrças do mal. Até incêndios e furtos de planos houve, além de calotes tremendos, difamação, má fé e, para culminar a guerra que lhe moviam, modificação das tarifas de importação de artefatos de ferro, inclusive maquinismos a vapor e até navios, que podiam entrar **livres de direitos** pela tarifa Ferraz de 1860. E já em fins de 1878, desmoronava o grande império de progresso, civilização, magnitude industrial de Mauá, o maior gênio criador de nossa Pátria, o brasileiro de maior capacidade de ação em prol do progresso do Brasil, de sua emancipação e soberania. Sua falência foi classificada como «um infortúnio nacional», sem culpa sua e sim pelas falsidades e erros alheios.

Nesta data em que se celebra em todo o país o primeiro século da inauguração da engenharia ferroviária, rendamos nossas homenagens ao fundador do trem de ferro no Brasil, o imortal Irenêo Evangelista de Sousa, Barão e depois Visconde de Mauá.



Por esta gravura podemos fazer uma idéia do primeiro trem que conseguiu correr sôbre trilhos, puxando carvão.

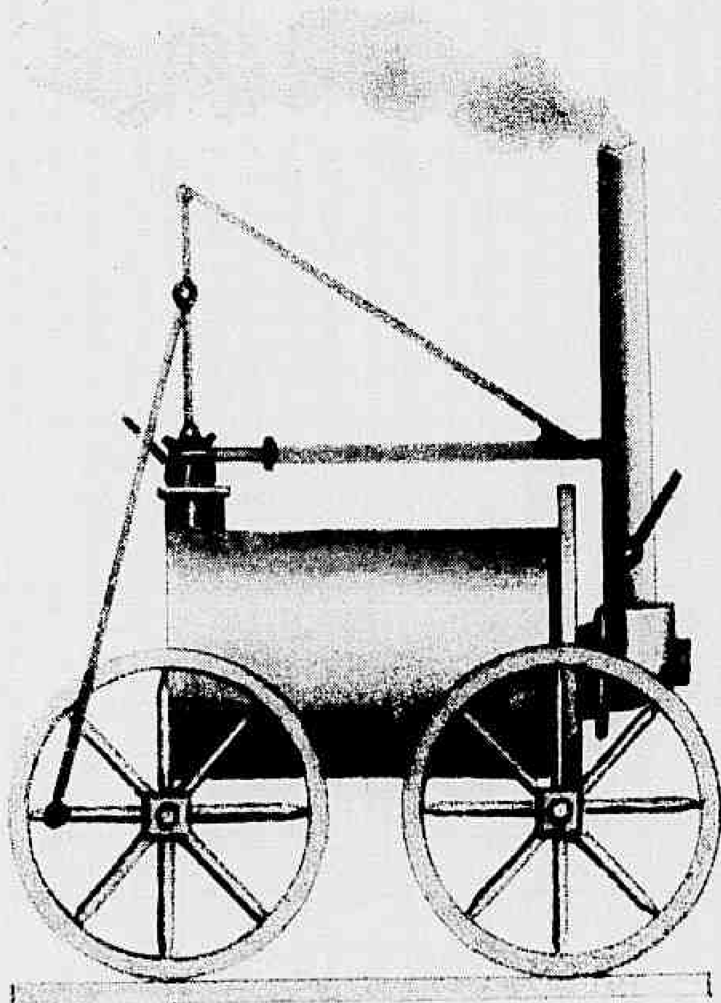
A 1.ª ESTRADA DE FERRO DO MUNDO

A idéia de construir-se um engenho a vapor sôbre rodas a rolar sôbre trilhos nasceu no crânio de dois inglêses: Trevitchick e Vivian, quando imaginaram substituir a tração animal nos caminhos de ferro das minas de carvão de pedra por uma locomotiva a vapor. Êsses dois engenhosos construtores, porém, não chegaram a concluir o invento, embaraçando-se diante de problemas que se apresentavam intransponíveis. Mas George Stephenson, que assistia a tais experiências, acompanhando com muita atenção as tentativas, aderiu à idéia e se entregou de corpo e alma ao invento realizando o milagre a 25 de julho de 1814, quando pela primeira vez no mundo, se viu uma locomotiva puxar 30 toneladas de carvão com uma velocidade de quatro milhas por hora. Estava descoberto o «trem de ferro». O engenho de Stephenson era o mais primitivo possível. Uma coisa sem estética, um «animal» informe, feio como todo embrião. Os inimigos da idéia, os mestres de obras feitas, os invejosos, quiseram ridicularizá-lo, mas o grande inventor lhes respondeu: «Ela anda. E' tudo o de que preciso». Daquele bicho feio um ano depois fêz êle a locomotiva que passou a ser considerado o protótipo das que vieram daí por diante. Embora a idéia de fazer andar uma máquina sôbre trilhos não fôsse de Stephenson, foi êle o verdadeiro inventor da locomotiva, o gênio da mecânica que conseguiu vencer as dificuldades e resolver todos os problemas até então conservados em mistério.

Mas já existia «caminho de ferro» antes da locomotiva de Stephenson. Apenas não eram estradas para locomotivas. A primeira emprêsa de transportes sôbre trilhos data de 1801, a «Swrrey Iron Railway», na extensão de nove milhas, de Crozdon e Wandsworth. Outra linha, a de Stocktow a Darlington, de 25 milhas, aberta a 27 de novembro de 1825, muito ajudou a Stephenson, pois foi sôbre seus trilhos que êle aperfeiçoou sua locomotiva, usando-a, observando detalhes com o cuidado de um pedagogo a levar, paternalmente, o garotinho que deseja plasmar para as lutas da vida. O invento de George Stephenson causou em todo o mundo a maior sensação, e onde quer que chegasse a notícia, formava-se um núcleo de interêsse, congregando-se capitais para a novel exploração. O «vapor dágua», com Fulton no Hudson, que precedeu o «vapor de terra», com Stephenson, já era conhecido; mas as viagens marítimas causavam pavor a qualquer pessoa, só se achando possível utilizar o invento sôbre as águas tranqüilas dos rios e lagos. Quando surgiu a invenção de Stephenson, teve-se a impressão de que o mundo dera gigantesco passo na seara do progresso. Dentre os países do mundo que mais se interessavam pelo «trem de ferro», estava o Brasil. Para prová-lo basta citar-se o Decreto nº 101, de 31 de outubro de 1835, assinado por Feijó e Limpo de Abreu, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Justiça. Foi êsse o primeiro decreto que tratou de vias férreas, sua concessão e «modus operandi», havendo antes leis sôbre estradas e vias de transportes, sem especializar as de ferro com tração por locomotivas, pelo simples motivo de ser ainda isso coisa desconhecida.

Mas, como era de prever, ainda era muito cedo para que pudéssemos lançar idéia tão nova e cheia de percalços, não merecendo a confiança dos capitalistas daqui e de fora. A primeira concessão, porém, foi outorgada à firma Aguiar Viúva, Filhos e Companhia, para a construção da estrada de ferro em S. Paulo, e que seria a primeira via férrea do Brasil, cronològicamente falando. Seria a primeira estrada de ferro, embora não fôsse a **primeira idéia** de um caminho de ferro, primissa que deve caber ao Marquez de Barbacena, que foi à Europa e lá muito se esforçou para obter meios de construir uma ferrovia que ligasse a Côrte às províncias de Minas e São Paulo.

A concessão dada à firma Aguiar Viúva, Filhos e Cia. em 1836, caducou e não conseguiu levar avante o programa. Quem veio salvar a estrada foi Mauá, vinte anos depois, com uma nova concessão, levando os trilhos da Santos a Jundiaí ou S. Paulo Railway, como ficou conhecida, e que era «a menina dos olhos de Mauá», que tudo fêz por ela, sacrificando-se até à derrocada final.



A locomotiva de Trevithick (1806), que não deu resultado.



George Stephenson, o verdadeiro inventor do trem de ferro.

Zelamos pelos seus bens como se fossem nossos!

Carioca

MUDANÇAS
ENGRADAMENTOS
ENCAIXOTAMENTOS
LIFT-VANS

Guarda-Moveis Carioca

Direção de ex-auxiliares da CASA MAPPIN

RUA GENERAL POLIDORO, 30 - FONES 26-3520/46-3096

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL

(Lei nº 1 163, de 22/7/1950)

COMISSÃO DE DISTRIBUIÇÃO DE FESTAS DE NATAL AOS FILHOS DOS FERROVIÁRIOS

DEMONSTRAÇÃO GERAL DA RECEITA E DA DESPESA EM 30 DE JANEIRO DE 1954

RECEITA	IMPORTANCIA Cr$	DESPESA	IMPORTANCIA Cr$
DONATIVOS		FORNECEDORES	
Recebidos das seguintes firmas:		Pago às seguintes firmas:	
CONSTRUÇÃO, IND., VIAÇÃO E ENGENHARIA LTDA.	100.000,00	LUIZ PINTO LOUREIRO, IMP., COM., E REPRESENTAÇÃO S/A. (BRINQUEDOS)	1.628.810,00
CASA LOPES RAMOS CEREAIS LTDA.	50.000,00		
CIA BRASILEIRA DE SINALIZAÇÃO S/A.	150.000,00		
FÁBRICA NACIONAL DE VAGÕES S/A.	100.000,00		
CARBONÍFERA CAETÉ LTDA.	100.000,00		
CIA. BRASILEIRA DE MATERIAL FERROVIÁRIO	100.000,00		
ENGENHARIA E COMÉRCIO COTELMA LTDA.	75.000,00		
CINCINATO CAJADO BRAGA — DIRETOR DA CIA. CONSTRUTORA BRASILEIRA DE ESTRADAS	200.000,00	AGOSTINHO FERREIRA (FERRAGENS) LIMITADA (BRINQUEDOS)	138.252,00
CIA. BRASILEIRA DE USINAS METALÚRGICAS	75.000,00		
IRMÃOS FERRARO & CIA. LTDA.	50.000,00		
ROBERTO KRONIG & CIA. LTDA.	10.000,00		
EMPRÊSA JOSÉ GIORGI LTDA.	100.000,00		
SOC. NACIONAL RECONSTRUTORA LTDA.	25.000,00	BHERING, COMPANHIA S/A. — (BALAS)	1.575,00
SOC. DE ENGENHARIA E INDÚSTRIA LTDA.	100.000,00		
SHELL BRAZIL LIMITED	20.000,00	DESPESAS GERAIS:	
CONSTRUTORA RABELLO LTDA.	100.000,00		
J. CARDOSO DE ALMEIDA SOBRINHO	50.000,00		
CIA. INTERESTADUAL DE TERRAPLANAGEM, OBRAS E REPRESENTAÇÕES «CITOR»	250.000,00	Ornamentação do salão do 8º andar do Edifício D. Pedro II (local da distribuição dos brinquedos); Transporte e fornecimento de pequenas refeições ao pessoal encarregado da distribuição dos brinquedos	10.123,00
SACILOTTI & TREPICHIO LTDA.	50.000,00		
CIA. INDUSTRIAL SANTA MATILDE	100.000,00		
CIA. MERIDIONAL DE MINERAÇÃO	50.000,00		
CIA. CONSTRUTORA PEDERNEIRAS S/A	50.000,00	SOMA:	1.778.760,90
EUDORO PRADO LOPES	100.000,00		
SOC. BRASILEIRA DE EXPLOSIVOS RUPTURISTA S/A	20.000,00	SALDO EM PODER DO SR. TESOUREIRO GERAL Dr. JOSÉ MOACYR LAMARCA, a ser aplicado em benefício da Assistência Social	346.239,10
MATERIAL FERROVIÁRIO S/A. «MAFERSA»	100.000,00		
TOTAL GERAL	2.125.000,00		2.125.000,00

Os documentos comprovantes do balancete acima, se acham à disposição de quem os quiser examinar no gabinete do Diretor da E.F.C.B., sala 445.

Rio de Janeiro (DF), 30 de janeiro de 1954.

CONFERE
a) **Regina Coeli Velasco**
PRESIDENTE

a) **José Martins Ferreira**
CONTADOR

a) **José Moacyr Lamarca**
TESOUREIRO GERAL

VISTO
a) **Jair Rêgo de Oliveira**
DIRETOR

FRAQUÍSSIMO O NOSSO DESENVOLVIMENTO FERROVIÁRIO

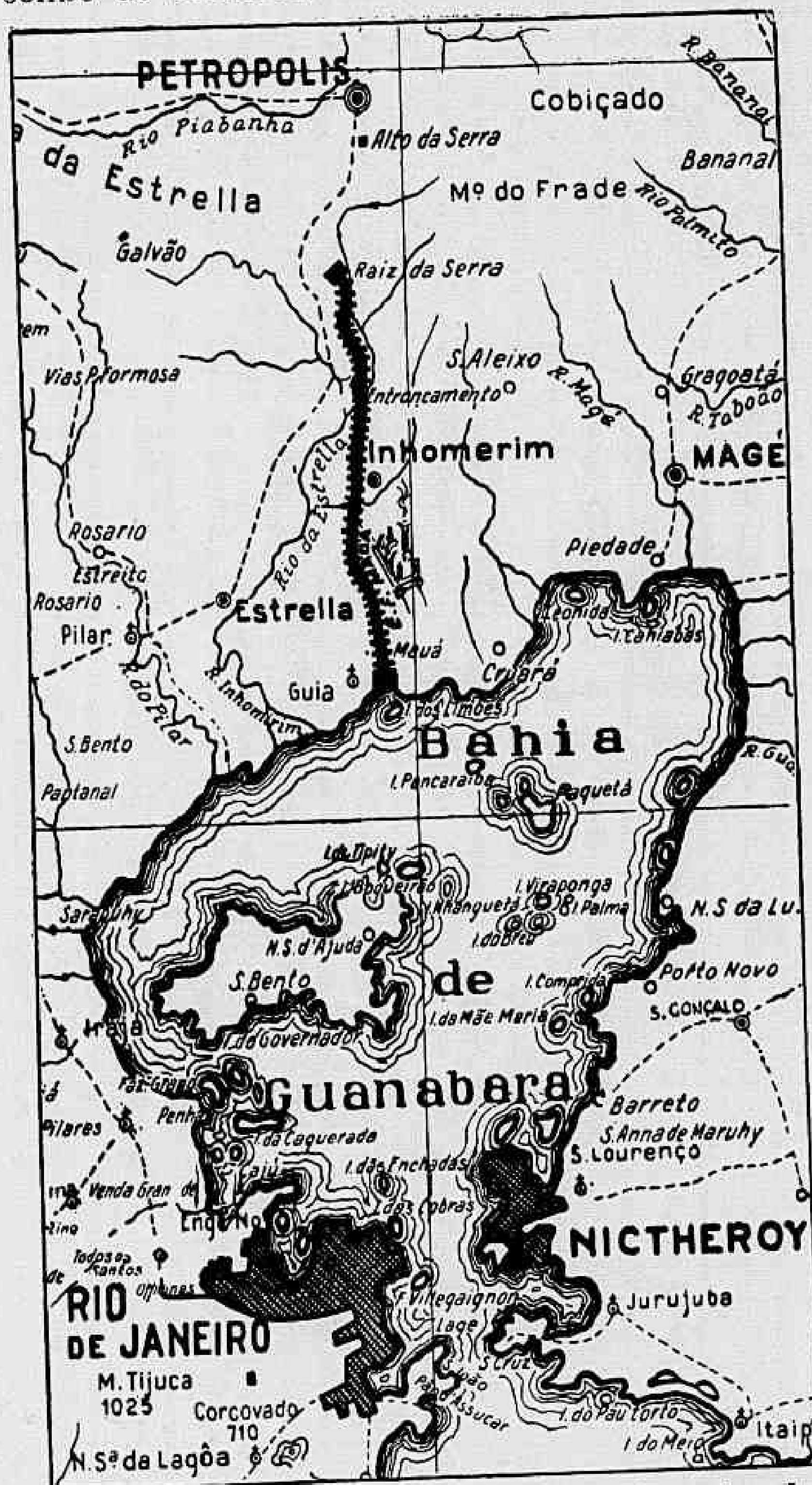
HISTÓRICA e cronològicamente, cabe à Regência de Diogo Antônio Feijó, a primazia de ter pensado em dotar o Brasil com a construção de sua primeira via férrea. Feijó confiou ao Marquês de Barbacena a missão de ir à Inglaterra e procurar na praça de Londres as possibilidades financeiras e técnicas, de organizar-se uma emprêsa que assumisse com o govêrno do Império a obrigação contratual de lançar uma estrada de ferro entre o Rio de Janeiro e as províncias de São Paulo e Minas. Entretanto, regressa o emissário sem ter conseguido interessar os capitais inglêses. Com a lei nº 101 de 31 de outubro de 1835, animou-se o inglês Tomaz Cochrane e obteve a primeira concessão por decreto de 4 de novembro de 1840, para construir essa sonhada via férrea, com privilégio por 80 anos; mas, a 15 de janeiro de 1853, era decretada a caducidade da concessão Cochrane e tudo voltava à estaca zero, como se diz atualmente. Dezoito anos de tentativas, de esperas, de sonhos e... desilusões.

Estêve, pois, o então Município Neutro (hoje Distrito Federal) na possibilidade de caber-lhe o privilégio de ter sido o berço de nossa engenharia ferroviária, escapando-lhe a honra em virtude do fracasso da emprêsa de Tomaz Cochrane. Tal glória iria caber à província do Rio de Janeiro, quando, a 27 de abril de 1852 o govêrno fluminense contratou a construção de uma estrada de ferro (a primeira do país), cujo quilômetro inicial seria o antigo pôrto da Estrêla e o terminal da primeira etapa, a raiz da serra. Depois seguiria a estrada até Petrópolis, projetando-se, no futuro, para um ponto da margem esquerda do rio das Velhas, carreando do interior mineiro tôda a riqueza dos sertões da grande zona.

Concordando com a lei provincial, o govêrno imperial pelo decreto 987 de 12 de junho de 1852 concedeu o privilégio e aprovou o contrato entre a citada província e Irenêo Evangelista de Souza para a construção da primeira estrada de ferro do Brasil.

A 29 de agôsto de 1852 o golpe do primeiro alvião mergulhou na terra e as primeiras pás de barro foram removidas para a preparação do leito do «trem de ferro», alvoroçando o patriotismo nacional. A 30 de abril de 1854 inaugurava-se solenemente o primeiro trecho dessa estrada, na extensão de 14 quilômetros e quinhentos metros, tendo comparecido S.M. o Imperador D. Pedro II o qual, na mesma ocasião conferia ao esforçado Irenêo Evangelista de Souza, o título de Barão de Mauá. O concessionário, falando à Família Real ali presente, pronunciou as seguintes palavras:

«Hoje, dignam-se Vossas Majestades virem ver correr a locomotiva veloz, cujo sibilo agudo ecoará nas matas do Brasil — prosperidade e civilização — e marcará, sem dúvida, uma nova era no país. Seja-me permitido, imperial senhor, exprimir, nesta ocasião solene, um dos mais ardentes anelos do meu coração: esta estrada de ferro, que se abre hoje ao trânsito público, é apenas o primeiro passo na realização de um pensamento grandioso. Esta estrada, senhor, não deve parar e se puder contar com a proteção de Vossa Majestade, seguramente não parará mais senão quando tiver assentado a mais espaçosa de suas estações na margem esquerda do rio das Velhas. Ali se aglomerará, para ser transportado ao grande mercado da Côrte, a enorme massa de produção com que devem concorrer para a riqueza pública os terrenos banhados por essa imensa artéria fluvial, o rio S. Francisco, e os seus imensos tributários. E', então, senhor, que a majestosa baía, cujas águas beijam com respeito as praias da capital do império, verá surgir em seu vasto e abrigado ancoradouro navios sem conta. E' então, senhor, que o Rio de Janeiro será um centro de comércio, indústria, riqueza, civilização e fôrça, que nada tenha que invejar a ponto algum do mundo!»



A Guanabara tendo ao fundo o traçado da primeira E. de F. do país.

Como sabemos, não coube à estrada de ferro do Barão de Mauá o triunfo sonhado de chegar ao Rio das Velhas, vencendo essa etapa de nosso progresso ferroviário a sua forte concorrente, a Central do Brasil, contra cujo traçado poderia êle ter exercido pressão baseado em seus direitos legais; mas nada fêz e até permitiu que os trilhos da concorrente atravessasse os seus! Também não foi o nosso progresso tão rápido, como parecia antever o grande Barão de Mauá. Vejamos, em síntese, o panorama de nosso parque ferroviário desde o trenzinho puxado pela «Baroneza», até 31 de dezembro de 1952, última estatística que pudemos obter no Departamento Nacional de Estradas de Ferro:

Durante todo o segundo reinado, tendo à frente um homem esclarecido e amante do progresso como era Pedro Segundo, construímos apenas 9.583 quilômetros de vias férreas em trinta e cinco anos!

Durante todo o período republicano, isto é, de 1889 a 1952, construímos apenas 27.436 quilômetros, o que dá, a insignificante parcela de 433 quilômetros e meio por ano!

Durante os quinze anos do govêrno Getúlio Vargas construímos apenas 1.960 quilômetros, ou seja uma média de 137 quilômetros por ano!

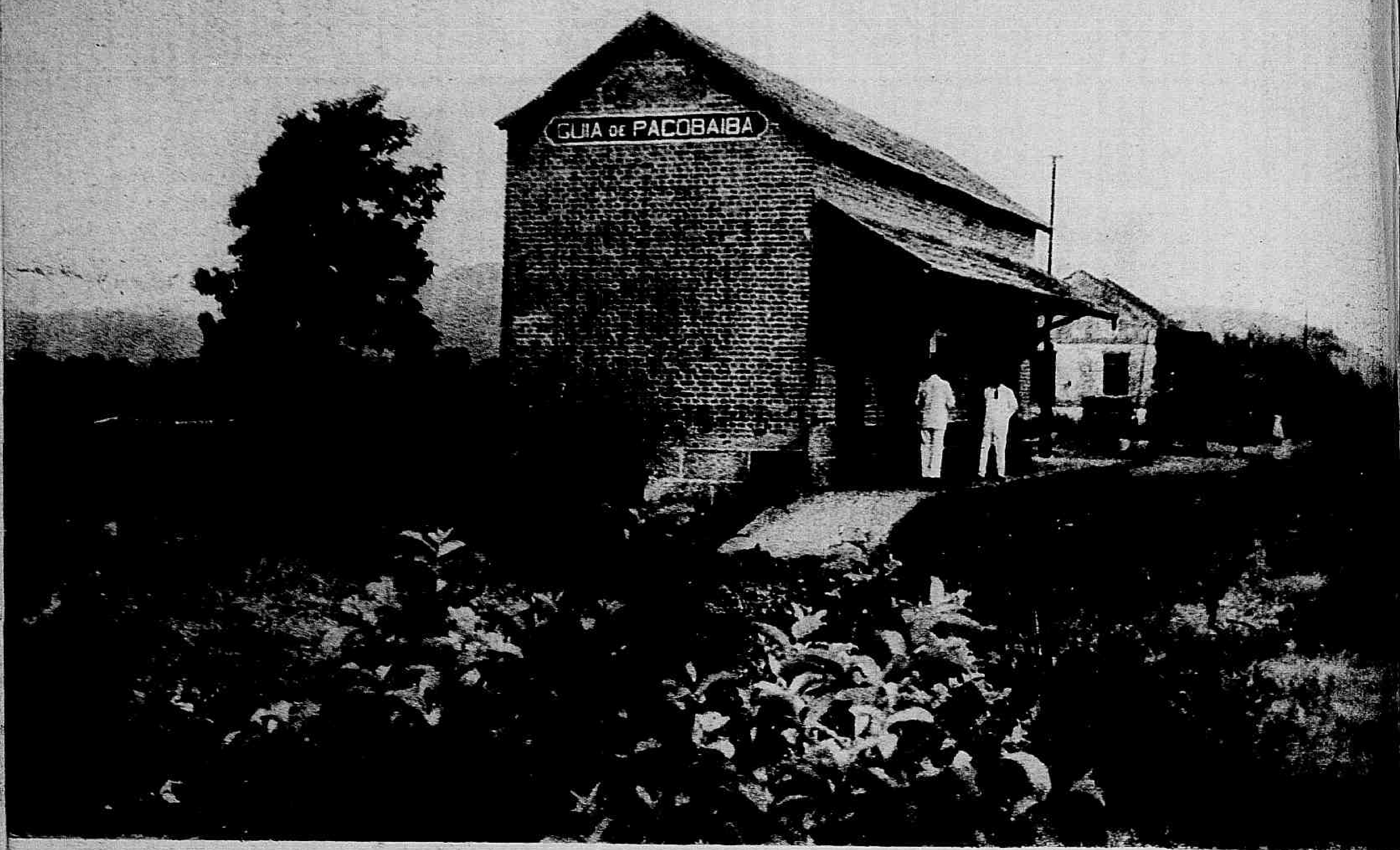
Tomando-se a quilometragem de alguns países e comparando-se com a que possuímos, chegamos, de forma absoluta a esta triste realidade:

1º lugar, Estados Unidos; 2º — URSS; 3º — Canadá; 4º — Índia; 5º — Alemanha; 6º — França; 7º — Argentina; 8º — Austrália e 9º lugar, o Brasil. Isto segundo dados publicados em 1948 no «Diário de Notícias», pelo engenheiro A. Rodrigues Monteiro, uma das mais reputadas autoridades no assunto. De 1948 para cá, é possível que aquelas nações tenham mudado o nível da estatística em favor das mesmas; infelizmente, quanto ao nosso país, deverá ter descido na colocação, sabendo-se que, de 1948 até 1952, isto é, em quatro anos, aumentamos apenas de 1.706 quilômetros o nosso parque ferroviário.

Isso vem demonstrar como os nossos governos têm menosprezado o valor do trem de ferro em face de nossa necessidade de progresso. Havia em 1948 para ser discutido no Congresso Nacional, um Plano de Viação, no qual figurava a mesquinha cota de 4.200 quilômetros para estradas de ferro em 25 anos, enquanto se destinava a rodovias naquele mesmo período, nada menos de 46.164 quilômetros! Segundo estudos do eng. Rodrigues Monteiro, os organizadores do novo plano de viação baixaram a média de 1.600 quilômetros por quatriênio entre Wenceslau Braz e Washington Luís para cêrca de 800 quilômetros por quatriênio, ou sejam 188 quilômetros por ano.

Nossa posição de 9º lugar em quilometragem ferroviária se refere ao cômputo absoluto, pois, se nos colocarmos no relativo, isto é, nossa quilometragem em relação à nossa extensão territorial, deveremos estar no último lugar em todo o mundo!

Aproveitando o momento dêste primeiro centenário de nossa instituição ferroviária, fazemos um apêlo às nossas autoridades, ao govêrno presente e aos futuros dirigentes do país: **Dêem estradas de ferro ao Brasil!**



Guia de Pacobaiba. ex-Estação de Mauá. 1ª construída no Brasil. Estado do Rio de Janeiro.

O BERÇO DO PRIMEIRO TREM

A estrada de ferro de Mauá deve ser para os brasileiros uma emprêsa venerada; ela simboliza o alfa de nossa viação férrea; aí sentiu pela primeira vez o solo da pátria o rodar da locomotiva. Coube a Irenêo Evangelista de Souza, depois Visconde de Mauá, a glória de realizar a primeira estrada de ferro no Brasil

(F. Ferreira Passos — **As Estradas de Ferro no Brasil em 1879**).

QUANDO o Marquês de Barbacena voltou da Europa, trouxe da Inglaterra a novidade do **trem de ferro.** Para isso era necessária, porém, uma lei especial, estabelecendo as condições e disciplinando direitos e deveres dos concessionários perante o Estado e os empreiteiros. A 31 de outubro de 1835 surgiu a lei de Regente Feijó e do Ministro Limpo de Abreu, Visconde de Abaeté. Contudo, a idéia de Barbacena e a lei de 1835, encontraram em Thomaz Cochrane, um inglês animoso e idealista, fervoroso adepto da construção de estrada de ferro no Brasil. Assim, requereu e obteve, em 1839, concessão para construir uma via férrea ligando o Rio a S. Paulo. Cochrane, infelizmente, não encontrou associados no Brasil, nem na sua terra, terminando a tentativa com a perda da concessão e o pagamento da multa prevista em lei. Segundo dizem os especializados, o malôgro de Thomaz Cochrane fôra causado pela falta de garantia de juros pelo govêrno Imperial, sem o que ninguém se animaria a colocar um «shilling» na realização do empreendimento num país atrasadíssimo, cujos resultados se-



Ponte de Pacobaiba

riam absolutamente problemáticos. Diante do insucesso do inglês, houve desânimo geral, quando, novamente, a 26 de junho de 1852, o Poder Legislativo autorizava o Govêrno Imperial a contratar, com quem dispusesse de meios, estradas do ferro que ligassem o Rio a S. Paulo e Minas. Já aí se acenava com as garantias de juros.

O grande Irenêo Evangelista de Souza, já havia iniciado os trabalhos para dotar o Brasil com a 1ª estrada de ferro, confiando aos engenheiros Bragge e Milligan, os estudos e reconhecimentos e depois a planta definitiva de uma estrada de ferro, que, partindo da praia da Estrêla seguisse em direção à Raiz da Serra de Petrópolis, tudo à sua custa, sem pedir favores ao Govêrno, nem recorrer a amigos. E' curioso lembrar que, no próprio Parlamento se desenvolvia a mais tenaz campanha contra qualquer auxílio do poder público em benefício de estradas de ferro, dizendo-se mesmo que não são de **ferro** e sim de **ouro.** Porque tanta hostilidade? Pelo fato de julgar-se apenas coisas de sonhadores, de lirismo, de lunáticos, caminhos de ferro no Brasil. Irenêo Evangelista, porém, não se deixou entibiar e meteu mãos à obra. Requereu concessão para uma linha de navegação a vapor do antigo pôrto da Prainha (hoje praça Mauá) até ao pôrto Mauá, nos fundos da Guanabara, simultâneamente com outra concessão, a da estrada de ferro do pôrto Mauá até à raiz da serra. Para isso fixou o capital de dois mil contos de réis (Cr$ 2.000.000,00). Conseguiu atrair para o negócio o Barão de Andaraí, o Visconde de Condeixa, Manoel Correia de Aguiar, Simão da Porciúncula, Joaquim da Fonseca Guimarães, J. Frias, João Inácio Tavares, todos seus amigos pessoais e que muito confiavam no gênio do futuro Barão e Visconde de Mauá. Êsses amigos subscreveram mil e duzentos contos. Faltavam ainda oitocentos. E Mauá assumiu a responsabilidade do restante. Ainda em fins de 1853, o engenheiro Bragge (que trabalhava com Mauá na emprêsa de gás) e outros amigos, foram com o grande brasileiro experimentar o **trem de ferro,** antes de marcar-se a inauguração oficial. Sôbre o acontecimento publicamos nesta mesma edição uma reportagem transcrita do «Jornal do Comércio» daquela época e fazemos outros comentários relativos ao assunto.

Tudo pronto, foi marcado o dia da inauguração: 30 de abril de 1854. A locomotiva para puxar os primeiros vagões que corriam em solo brasileiro, recebeu o nome de **Baroneza,** em homenagem à espôsa de Irenêo Evangelista, d. Maria Joaquina. Foi justamente no dia da inauguração, que D. Pedro II conferiu ao grande patriota o título de Barão de Mauá, passando sua espôsa a ser a Baronesa de Mauá. O primeiro trecho inaugurado constava de quinze quilômetros, que eram percorridos em vinte e três minutos. Um assombro!

Daí por diante se verificou verdadeira febre de pedidos de concessões para estradas de ferro, como bem se manifestou o Conselheiro Pereira da Silva, conhecido desafeto de Mauá: «Exaltaram-se os espíritos e por tôda parte requerem-se idênticas emprêsas». (**Memórias do meu tempo, em Mauá,** Alberto de Faria, pág. 158).

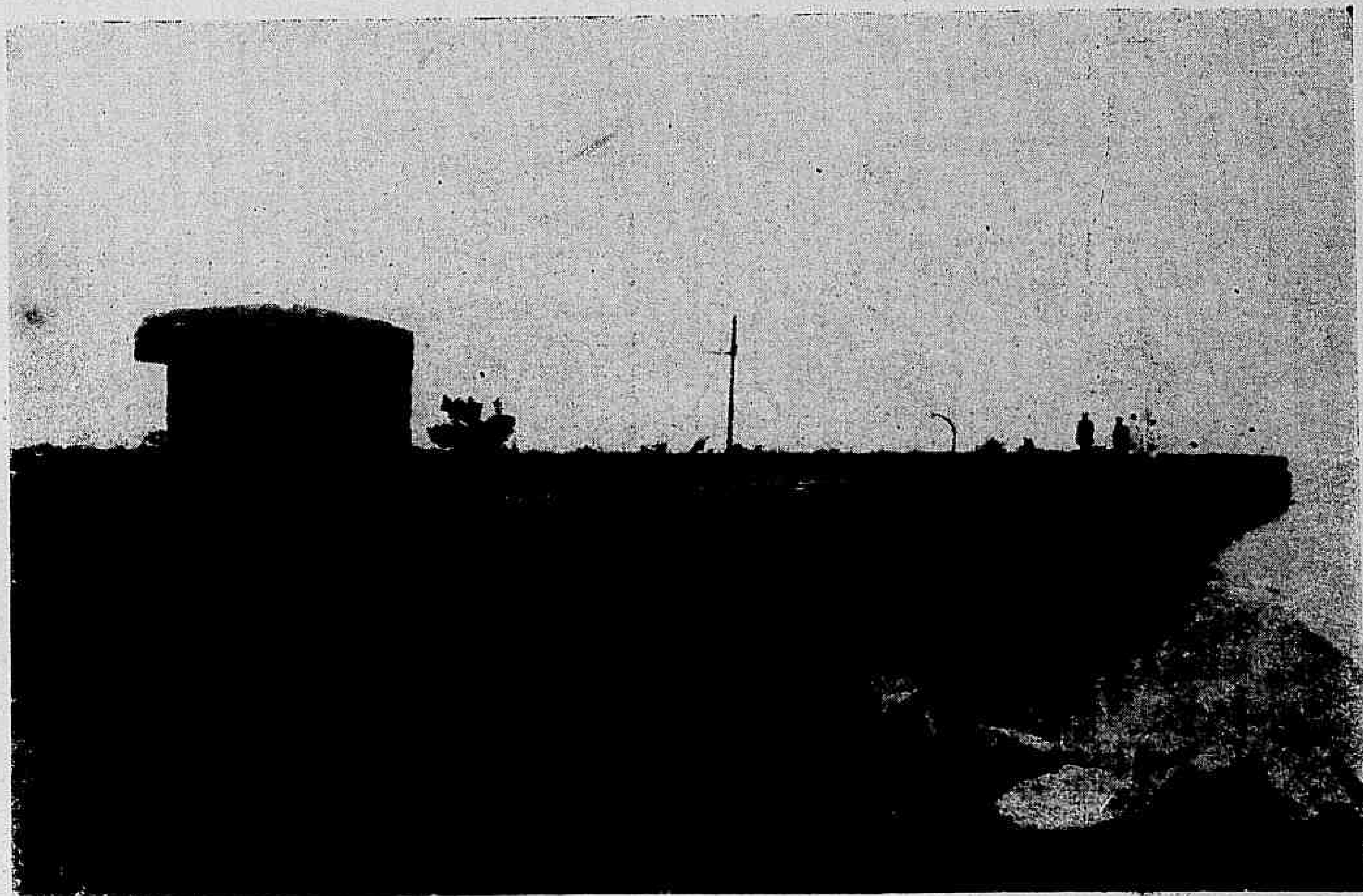
O traçado nos objetivos de Mauá ia da Guanabara às margens do Rio das Velhas, em Minas, de onde continuariam os trilhos em direção ao interior do país, até ao vale do S. Francisco. Discursando na inauguração de sua estrada, disse Mauá diante do Imperador: «Não podemos parar». O criador do primeiro trem, que inaugurava no Brasil a engenharia ferroviária, na sua imensa visão de estadista, tinha em mira uma outra grande linha de ferro, partindo de Paranaguá a Mato Grosso, ligando o Brasil aos países do Pacífico.

Quando o trem de ferro chegou à Raiz da Serra, houve quem desanimasse. Como levar os trilhos a Petrópolis, transpondo a gigantesca montanha, a imensa barreira da Serra dos Órgãos? Mauá, porém, não era homem para esmorecer diante de qualquer obstáculo, mesmo de caráter alarmante como êsse da muralha da majestosa e alcantilada Serra de Petrópolis. E planejou a construção de uma estrada de ferro de Petrópolis a Entre-Rios, à margem do Paraíba, prosseguindo depois para o sertão de Minas. Sobreveio, porém, intensa campanha contra Mauá, tudo se complicando com a construção da Estrada de Ferro D. Pedro II, concorrente perigosa, que iria tirar da E.F. Mauá os fretes do interior e que lhe vinham por intermédio da rodagem **União e Indústria,** protegida pelo Imperador. Quando os trilhos da D. Pedro II chegaram a Entre-Rios, já todo o movimento de fretes era monopolizado por esta via férrea aliada à **União e Indústria,** quase propriedade estatal. Era a morte da estrada de Mauá. Estava o grande patriota na Europa, tratando dos interêsses de suas emprêsas, que eram os do próprio Brasil, quando, sabendo das hostilidades à sua estrada de ferro, das perfídias políticas, da má vontade do próprio govêrno Imperial, escreveu aos seus sócios autorizando-os a mandar arrancar os trilhos e vendê-los em leilão. Mas os amigos não aceitaram aquêle brado de desespêro. E Mauá, passada a explosão, não deu mais atenção à revolta, e os trilhos não foram retirados. A linha de Petrópolis às fronteiras da província de Minas ia dando algum resultado e a renda aumentando.



O engenheiro chefe da Estrada de Ferro Leopoldina, dr. Reidar Ursin Knudsen, mostra ao sr. Geraldo Mineiro, alto funcionário da mesma, como as embarcações eram amarradas na Ponte da Estação Guia de Pacobaíba.

Quando Mauá soube que um sistema inventado por Riggenbach vencia as ladeiras íngremes, ou seja, por meio de cremalheiras, como sucedera no caminho de ferro de Rigi, entregou a Pereira Passos, a solução do problema. Sòmente em 1882 foi realizada a ligação Rio-Petrópolis por estrada de ferro. Estava o grande Barão de Mauá, com cêrca de setenta anos de idade, alquebrado, doente e falido. Sòmente com a construção da subida da Serra de Petrópolis, perdera, do seu bôlso, seiscentos contos de réis, quantia fabulosa para a época. Entregou, gratuitamente todos os estudos de Pereira Passos, com os quais dispendera trinta contos, aos engenheiros Miguel e P. Calógeras e a Luís Berini. Assim, leitor, quando subires num trem da **Leopoldina Railway** a Serra de Petrópolis, eleva o teu pensamento àquele que foi um precursor, um apóstolo e um mártir do Brasil; aquêle que semeou de artérias de progresso e de emprêsas civilizadoras o nosso território; aquêle que não passou um só instante de sua vida agitada e intensa, sem lutar pelo engrandecimento de sua pátria — Irenêo Evangelista de Souza, o imortal Barão de Mauá.



Ponte em Guia de Pacobaíba, antiga Mauá.

COM DOIS VINTÉNS FUNDARAM UMA ESTRADA DE FERRO

A MAIOR FESTA FERROVIÁRIA DO BRASIL — 10 DE JULHO DE 1875 EM SOROCABA — OITO BANDAS DE MÚSICA — DISCURSO DE MAYLASKY — UM POEMA PARA GLORIFICAR O «ESTRANGEIRO MISTERIOSO» — QUATRO DIAS DE FESTAS — NO PROGRAMA QUATRO ÓPERAS POR UMA COMPANHIA LÍRICA ITALIANA — TE DEUM E UM SERMÃO PELO PADRE FRANCISCO DE ASSUNÇÃO ALBUQUERQUE

QUANDO se fala em Sorocaba surge logo, por uma associação de idéias, a figura do pe. Feijó, de permeio com a do duque de Caxias e de outros vultos famosos da revolução de 1842. A cidade rebelde chegou a ser sede do Govêrno revolucionário para todo o Estado, com ramificações em Minas Gerais. Sorocaba, ainda hoje, exibe em seu jardim público os canhões fundidos com o ferro de Ipanema, testemunhos seculares de agitações políticas dos fervorosos tempos dos começos do segundo reinado.

Mas, falando em Sorocaba, também se deve relembrar outros motivos históricos mais empolgantes ainda. Um dêles está ligado à espantosa história da fundação da estrada de ferro **Sorocabana**, legítima glória das tradições de energia dos paulistas.

Logo que começou a empolgar o povo a idéia da estrada de ferro, com a inauguração das quatro primeiras, a Mauá, a de Pernambuco, a D. Pedro II e da Bahia, os homens de S. Paulo, já empolgados com a construção da Santos a Jundiaí, inaugurada a 16 de fevereiro de 1867, os ituanos, em 1869 tiveram a idéia de ligar Itu a Jundiaí por uma linha de ferro. Sorocaba, sua vizinha ao sul, já se ensaiando para tornar-se grande centro industrial, foi convidada para subscrever ações e ajudar na realização do empreendimento. Luís Matheus Maylasky, o famoso «estrangeiro misterioso» liderou os acionistas sorocabanos e conseguiu trezentos contos de réis de ações como contribuição de Sorocaba, com a condição, porém, de ser a estrada estendida até esta última cidade, ligando-a a Itu.

A 20 de janeiro de 1870, na sala da Câmara Municipal de Itu, foi fundada a companhia ituana, honrada com a presença do presidente da província de S. Paulo, dr. Antônio Cândido da Rocha. Coube a Maylasky propor que a via férrea projetada continuasse até Sorocaba. A intervenção do delegado dos acionistas sorocabanos produziu inquietações nos presentes. Houve discussões, sendo a maioria dos ituanos contrária à ligação Itu-Sorocaba. Não havia recursos para isso, uma vez que o projeto inicial Jundiaí-Itu já se lhes antolhava difícil de realizar, quanto mais estender os trilhos até Sorocaba. E responderam: Não!

Maylasky explicou, então, que os acionistas de Sorocaba retiravam sua colaboração aos ituanos e iriam construir também uma estrada de ferro de Sorocaba à capital da província. Sem mais interessar-se pelos problemas de Itu, deixou a sala da assembléia e se foi para Sorocaba acompanhado de todos os seus companheiros.

O plano não foi abondonado pelos sorocabanos e, um dia, quando vários elementos da sociedade local se reuniam em palestra amistosa no adro da Matriz, após a missa dominical, veio à tona a construção da estrada. Havia otimistas e pessimistas. Mas, como todos eram homens de recursos, havendo mesmo alguns capitalistas, passaram a sugerir a subscrição de fundos, ali mesmo. Não havendo quem se atravesse a abrir a lista, Maylasky meteu os dedos no bôlso do colete e, retirando dali uma moeda de 40 réis (dois vinténs) disse: «Aqui está o meu capital subscrito!»

E não fazia graça. Exorando os demais a que subscrevessem também, entregou-se de alma e corpo à realização do capital da nova estrada de ferro e, dias depois, já se estava com o montante de dois mil e seiscentos contos de réis subscritos em ações, tanto entre os sorocabanos, como entre habitantes de municípios vizinhos. Realizava-se a profecia de Maylasky: «Com êstes dois vinténs, havemos de levar avante o nosso ideal! Avante sorocabanos! Quem assina mais?»

«Foi assim, com quarenta réis, que se fundou a Companhia Sorocabana sob o Decreto nº 4729 de 24 de maio de 1871, com a rubrica de Sua Majestade o Imperador D. Pedro II.» (Do livro **Bodas de Brilhantes**, de Antônio Francisco Gaspar).

A inauguração da estrada de ferro Sorocaba-S. Paulo se deu a 10 de julho de 1875, mas o trem inaugural veio em sentido inverso: S. Paulo a Sorocaba. Trazia o presidente da Província, dr. Sebastião José Pereira; Luís Matheus Maylasky, presidente da Companhia; conselheiro Martim Francisco; srs. Mendes Paiva, Lúcio Mendonça, dr. Mesquita; o chefe de Polícia; vários bacharéis e acadêmicos; muitas pessoas gradas da capital, jornalistas e o representante do Imperador. Às duas e meia da tarde chegava o trem a Sorocaba. Foi o mais emocionante momento da vida da cidade. Oito bandas de música executavam suas partituras de vitória, descendo a comitiva inaugural sob estrondosas aclamações do povo que enchia a grande praça da estação. A seguir a locomotiva recebeu a bênção das mãos do cônego Gonçalves. Luís Matheus Maylasky subiu à tribuna e pronunciou empolgante e patriótico discurso, referindo-se aos derrotistas e pessimistas, vencidos pela visão da realidade. Suas palavras foram proféticas. A Sorocabana, iniciada com aquela centena de quilômetros, seria mais tarde uma das maiores artérias de propulsão das riquezas e do progresso de S. Paulo, hoje com cêrca de 2.200 quilômetros de linhas, dentre os quais 336 eletrificados. E apresentou «superavit» de quase dez milhões de cruzeiros em 1952, desmentindo a tradição de que emprêsa ferroviária do govêrno não dá lucro.

Fato inédito foi o que ocorreu então, quando o redator da **Gazeta Comercial**, após o discurso de Maylasky, recitou uma poesia em estrofes de seis versos e sete sílabas, sendo muito aplaudido. Houve depois muitos discursos. Por último, o dr. Olivério Pilar falou ao povo e perorou oferecendo a Maylasky, em nome da lavoura do município, magnífico relógio e corrente de ouro, seguindo-se com a palavra o sr. Uchoa, que inaugurou no salão principal da Estação da Sorocabana, um retrato a óleo, com a figura de Maylasky, em nome do povo da cidade ao grande benfeitor.

No vasto salão do edifício das oficinas foi servido lauto jantar, levantando-se calorosos brindes, recebendo ainda Maylasky, em nome dos jornalistas presentes, uma caneta e pena de ouro, falando então o dr. Mesquita, que interpretou o sentimento dos ofertantes. Estava terminada a inauguração oficial.

Mas as festas prosseguiram. Várias bandas de música percorreram as ruas da cidade executando dobrados marciais, acompanhadas de massas de povo. Nos coretos armados houve retretas. Arcos de Triunfo davam ares festivos à praça no cruzamento das ruas do Comércio e da Penha. Durante quatro dias houve festas e regozijos públicos, encerrando-se no dia 13 com majestoso baile. Mas pensa o leitor que acabou aí? Nada! Houve temporada lírica no teatro S. Rafael, levando-se à cena as óperas, Norma, Lúcia de Lammermour, Ernani, o bandido e o Trovador, pela Companhia Lírica italiana, nas quais eram «estrêlas» (como se diz hoje) as grandes atrizes Emilia Pezzoli e A. Cortesi.

Quem era Maylasky?

Luís Matheus Maylasky nascera a 21 de agôsto de 1838, em Hidosnemette, Hungria. Emigrando para o Brasil chegou a Sorocaba em 1865, com vinte e sete anos de idade e sem um vintém no bôlso. Possuindo apenas a roupa do corpo, começou a perambular pelas ruas da



Aspecto festivo quando da inauguração dos trabalhos da estrada de ferro em Sorocaba a 13 de julho de 1872, local onde hoje se ergue a Fábrica de Fiação e Tecidos N. S. da Ponte. (Reprodução de uma gravura da época publicada no livro «Bodas de Brilhantes», de A. Francisco Gaspar).



Luís Matheus Maylasky, fundador da E. F. Sorocabana.

cidade, sem qualquer objetivo. Ninguém o conhecia. Ninguém lhe prestava a menor atenção. Sem ter onde dormir, passou a primeira noite ao relento. Também precisava comer. Foi quando teve a idéia de bater à porta do mosteiro do largo de S. Bento. Os frades o receberam com muita simpatia e lhe deram hospedagem e alimentação por algum tempo. Maylasky era um jovem de raros conhecimentos, falando diversas línguas, com especialidade o latim. Os beneditinos o cercaram de atenções em homenagem à sua cultura e atitudes corretas.

Suas qualidades de espírito e coração garantiram boas amizades em Sorocaba, onde todos simpatizavam com êle.

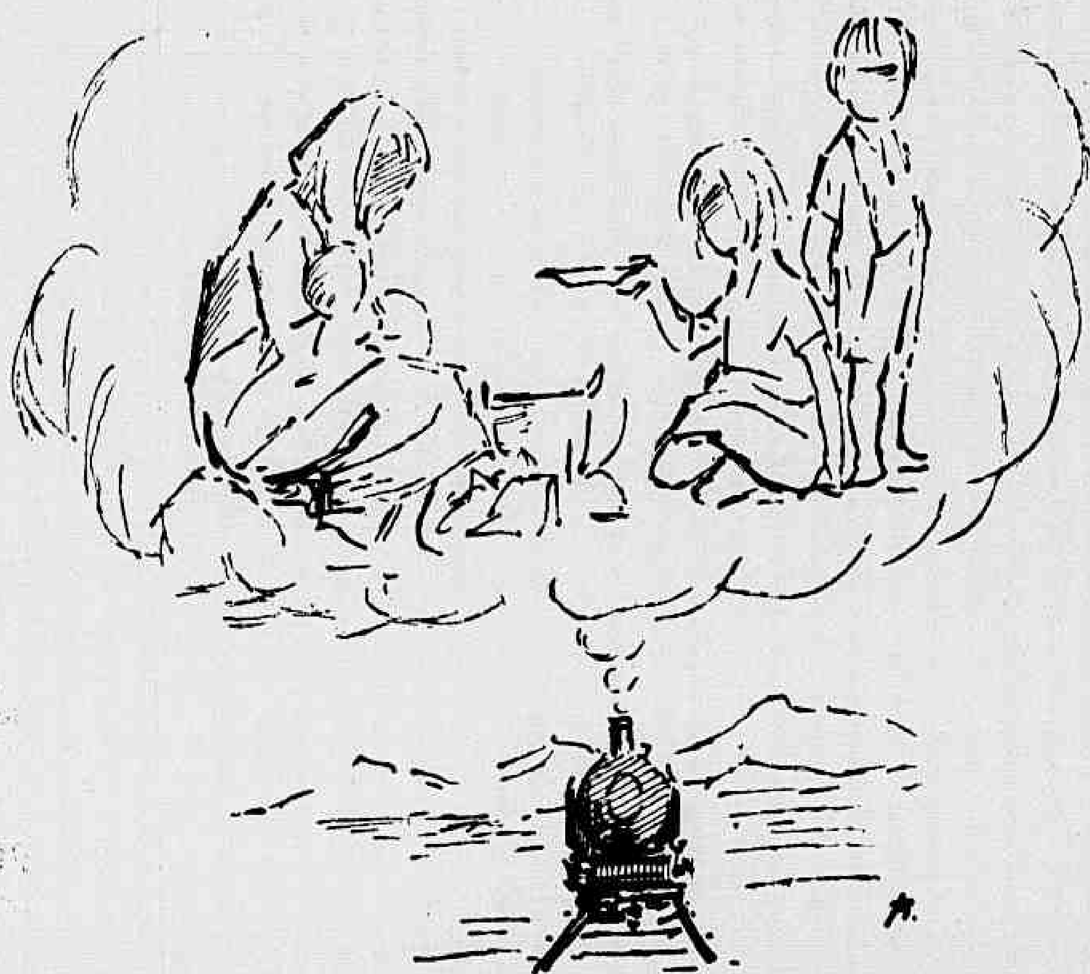
Certo dia, sabendo êle que um velho descaroçador de algodão já não funcionava mais, em virtude de sérios enguiços na máquina, Maylasky foi ver o engenho. Possuía o húngaro certos conhecimentos de mecânica. Olhou, mexeu, desparafusou, azeitou, conserta daqui, conserta dacolá, e o descaroçador passou a funcionar muito bem.

Surgiu dali a primeira iniciativa de Maylasky: criar em Sorocaba o «trust» do algodão. Estabelecendo-se com armazém de compras de algodão, Maylasky o beneficiava e depois embarcava o produto para os centros industriais do país e do estrangeiro, resultando disso conquistar a mais sólida confiança nas praças de S. Paulo, Santos e Rio. Maylasky ajudava os pequenos agricultores, instruindo-os na técnica das plantações, auxiliando-os até com dinheiro, tornando-se assim, cada vez mais, um homem querido do povo sorocabano.

A 4 de maio de 1867 casa-se com d. Ana Franco de Andrade. Desenvolveu de tal forma uma propriedade de seu sogro, que, com a plantação intensiva de algodão e a compra do produto a fornecedores, chegou a exportar cento e oitenta mil fardos num ano. Fundou o «Gabinete da Leitura Sorocabano» e a primeira fábrica de tecidos da cidade, indo buscar em Campos, E. do Rio, tôda a maquinaria de uma fábrica anunciada a venda.

Contraindo núpcias com brasileira, estava automàticamente naturalizado brasileiro. Mas era necessário obter seu título de brasilidade oficialmente, não podendo ser mais tratado como «o estrangeiro misterioso» com que o batizaram. A primeiro de agôsto de 1872 publicava o «Ipanema», de Sorocaba, cópia do requerimento de Maylasky sôbre seu processo de naturalização. Logo depois era o mesmo concedido, sendo o novo brasileiro muito cumprimentado.

Eis aí em ligeiros traços, quem foi o homem que, com 40 réis (dois vinténs) fundou a E. F. Sorocabana.



TEM GENTE COM FOME

Trem sujo da Leopoldina
correndo, correndo,
parece dizer:

Tem gente com fome...
Tem gente com fome...
Tem gente com fome...

Piiii!

Estação de Caxias.
De novo a correr,
de novo a dizer:

Tem gente com fome...
Tem gente com fome...
Tem gente com fome...

Vigário Geral,
Lucas,
Cordovil,
Braz de Pina,
Penha-Circular,
Estação de Penha,
Olaria,
Ramos,
Bonsucesso,
Carlos Chagas,
Triagem,
Mauá...

Trem sujo da Teopoldina
correndo, correndo,
parece dizer:

Tem gente com fome...
Tem gente com fome...
Tem gente com fome...

Tantas caras tristes
querendo chegar
em algum destino,
em algum lugar...

Trem sujo da Leopoldina
correndo, correndo,
parece dizer:

Tem gente com fome...
Tem gente com fome...
Tem gente com fome...

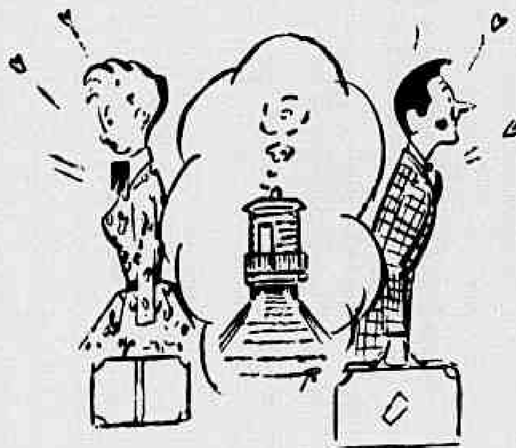
Só nas estações,
quando vai parando,
lentamente,
começa a dizer:

Se tem gente com fome,
dá de comer!
Se tem gente com fome,
dá de comer!
Se tem gente com fome,
dá de comer!

Mas o freio de ar,
todo autoritário,
manda o trem calar:
Psiiiiu!

De SOLANO TRINDADE

NUM TREM DE FERRO



No trem de ferro vimo-nos um
[dia.
E amarmo-nos foi obra de um
[momento,
Tudo rápido, como a ventania,
Como a locomotiva ou o pensa-
[mento.

— Amo-te!
— Adoro-te!
A estação primeira
Surge. Saltamos nela ao som de
[um berro.

Nosso amor, numa nuvem de
[poeira,
Tinha passado, como o trem de
[ferro.

ALBERTO DE OLIVEIRA

CAIXA ECONÔMICA FEDERAL
DO ESTADO DO RIO

(GARANTIDA PELO GOVÊRNO FEDERAL)

UMA INSTITUIÇÃO A SERVIÇO DA GRANDEZA FLUMINENSE

MATRIZ:

Av. Amaral Peixoto, 178 — 3.º andar — Niterói

AGÊNCIAS:

Bom Jesus, Itaperuna, São Fidelis, Pádua, Campos, Santa Maria Madalena, Três Rios, Paraíba do Sul, Valença, Vassouras, Friburgo, Macaé, Resende, Volta Redonda, Barra do Piraí, Petrópolis, Teresópolis, Cascatinha, Barra Mansa, Magé, Nova Iguaçu, Caxias, São João do Meriti, São Gonçalo, Nilópolis, Barreto, Cabo Frio, Niterói

TABELAS DE JUROS

DEPÓSITOS POPULARES:

Até o limite de Cr$ 100.000,00, juros capitalizados semestralmente .... 4½ %a/a

DEPÓSITOS LIMITADOS:

Por meio de cheques, até Cr$ 200.000,00 .... 4½ %a/a
Até o limite de Cr$ 500.000,00 movimentados por cheques ou carteiras .... 4 %a/a

DEPÓSITOS SEM LIMITES:

A vista, sem limite, juros capitalizados semestralmente .. 3 %a/a

DEPÓSITOS A PRAZO FIXO:

Sem limite — Entrada inicial a partir de Cr$ 10.000,00; juros
Prazo de seis meses .... 5 %a/a
Prazo de doze e mais meses .... 6 %a/a

DEPÓSITOS DE AVISO PRÉVIO:

Sem limite, juros capitalizados semestralmente:
Aviso de 60 dias .... 3½ %a/a
" " 90 dias .... 4 %a/a
" " 120 dias .... 4½ %a/a

DEPÓSITOS ESCOLARES:

Até o limite de Cr$ 50.000,00 juros capitalizados semestralmente .... 4½ %a/a

A Caixa Econômica do Estado do Rio, além de seus empréstimos de caráter assistencial, como por exemplo, financiamento de residência própria, empréstimo sob consignação de vencimentos, financiamento às prefeituras para execução de obras de interêsse coletivo, etc. etc., está promovendo, atualmente, a execução de um vasto plano de construções populares, para venda ao público, a preço razoável e longo prazo.

Informações no Serviço Hipotecário, à rua José Clemente, n.º 37 — 2.º andar, fone 2-22-45, em Niterói, ou com os gerentes das agências do interior

• MAUÁ

(Cont. da pág. 34)

O coronel Church, vendo perdidos doze anos de trabalhos, veio ao Rio e conseguiu o cancelamento da concessão. Mas, ainda uma vez surgiu a possibilidade para a construção da fatídica estrada. Com a guerra com o Chile, perdeu a Bolívia a região costeira do Pacífico, ficando encurralada entre os Andes e os pântanos amazônicos. Os seus dirigentes viram a necessidade da estrada de ferro Madeira-Mamoré, contra a qual tanto mal fizeram. E veio o tratado Brasil-Bolívia para a realização do sonho de Church e Collins. D. Pedro II se decidiu pelas obras e, a 19 de março de 1883 chegava a Santo Antônio uma comissão de engenheiros brasileiros «para dar lições aos norte-americanos». Já antes uma primeira expedição não dera resultados. Fôra chefiada pelo engenheiro sueco, naturalizado brasileiro, C. A. Morsing. No ano imediato (1883) seguiu para construir a Madeira-Mamoré, com destino a Santo Antônio, a expedição chefiada pelo engenheiro austríaco, Julio Pinkas, que servira na anterior. O pessoal do sr. Pinkas, em número de 45 engenheiros e ajudantes, deixou o Rio na maior animação; mas, a 15 de agôsto, isto é, cinco meses depois, todos estavam doentes, tendo morrido um engenheiro e três operários. Terminados os trabalhos de localização regressou a expedição à côrte. A 17 de maio de 1884 voltou Pinkas a Santo Antônio com cinco grandes turmas de campo e prosseguiu o levantamento de Collins, em tôda a extensão da estrada de Ferro, no total de 329 quilômetros. Uma guerra estêve iminente entre o Brasil, de um lado, e Peru e Bolívia, do outro, por causa do Acre, complicando-se tudo novamente e a via férrea voltava a ser a eterna «esfinge». O grande Barão do Rio Branco venceu tôdas as dificuldades e o Brasil, pelo tratado de Petrópolis assinado em 1903, ficava com o território litigioso do Acre, obrigando-se a indenizar a Bolívia com 2 milhões de libras esterlinas e construir a estrada de ferro Madeira-Mamoré no prazo de quatro anos.

• PORQUE SE...

(Cont. da pág. 9)

Terminando, diz o relatório da comissão:

Há porém, na obra realizada elementos subjetivos que entendem com os trabalhos executados e com os obstáculos de distância e de várias outras naturezas vencidas para levar aos centros civilizados até lá o pessoal e o material com que se transformou em 3 decadas as florestas seculares que ali havia no que hoje existe; há a prioridade que a Mate Laranjeira perde para o transporte do seu produto; e há o direito que também lhe cessa de explorar sua linha férrea a prazo bastante longo; o que tudo seria, pelo menos, suceptível de influir nas avaliações.

Mas a Mate Laranjeira sente pelo que erigiu naquela fronteira estima e carinho tais que só a honra de ver as realizações incorporadas ao Patrimônio Nacional basta para pegá-la ou compensá-la do valor subjetivo que lhes atribui, como reconhecimento expresso que a incorporação representa do grande serviço por ela prestado ao país abrindo um caminho novo entre o **hinterland** brasileiro e o rio da Prata, graças à construção de sua ferrovia ligando o Alto ao Médio Paraná, construção que tornou possível grande desenvolvimento econômico, militar e político que a região apresenta nos últimos 20 anos. E só resta agora fazer os mais ardentes votos para que o grande patrimônio material e moral que ali plantou e desenvolveu, entregue hoje à direção inteligente e criteriosa do sr. dr. Clóvis Cotes, passa a concorrer para estimular ainda mais o surto grandioso de progresso que anima todo o Brasil e que a criação do Território de Iguaçu particularmente despertou naquela região.

Rio de Janeiro, 18 de novembro de 1944. (Ass.) **NAPOLEÃO MICHAEL**

• E. F. CENTRAL...

(Cont. da pág. 26)

Exonerado em agôsto de 1953, deixou o engenheiro Alberto Silva iniciadas as seguintes obras: eletrificação das oficinas, construção de um restaurante para os operários, construção de um galpão para carpintaria, montagem de um gerador nas oficinas, instalações sanitárias, garagens para ônibus e para automóveis construção de um ramal de Luís Correia a Atalaia (pôrto balneário).

Em 16 de novembro de 1953, foi nomeado, em substituição ao engenheiro Alberto Silva, o engenheiro Edilson Medeiros da Fonseca.

Ao assumir a direção da Estrada, em 11 de dezembro do mesmo ano, procurou logo tomar conhecimento das principais necessidades da mesma e traçou o seguinte programa, que está em execução: conclusão das obras iniciadas na administração anterior, inclusive o ramal de Atalaia e sua Estação; construção de um ramal para o transporte de pedras destinadas à construção do pôrto de Amarração, a maior aspiração dos piauienses; a adaptação de um prédio para a escola do CACEFF, atualmente funcionando em prédio impróprio e com absoluto desconfôrto para os seus alunos. Ainda está no programa do engenheiro Edilson a instalação da linha rodoviária entre Piripiri e Teresina, para, em conecção com a Estrada de Ferro, estabelecer ligação da capital do Estado com o pôrto de mar, e a construção definitiva de 3 pontes provisórias ainda existentes na Estrada, uma de 24 metros de vão, no km. 37, e duas outras de 20 metros, nos kms. 39 e 156 de alguns velhos pontilhões.

Outro ponto muito importante do programa é a substituição da pequena estação de Parnaíba por uma Estação moderna e de acôrdo com as exigências do meio.

Tôdas essas obras já estão pràticamente iniciadas, com a confecção das respectivas plantas e dos projetos, e a aquisição dos principais materiais necessários.

Está empenhando junto ao SAPS no sentido de essa autarquia dar alimentação e manutenção aos serviços do Restaurante a fim de fornecer aos nossos operários refeições racionais e a baixo custo.

Já foram feitos e estão aprovados os estudos da ligação de Piripiri e Teresina passando por Campo Maior e Altos.

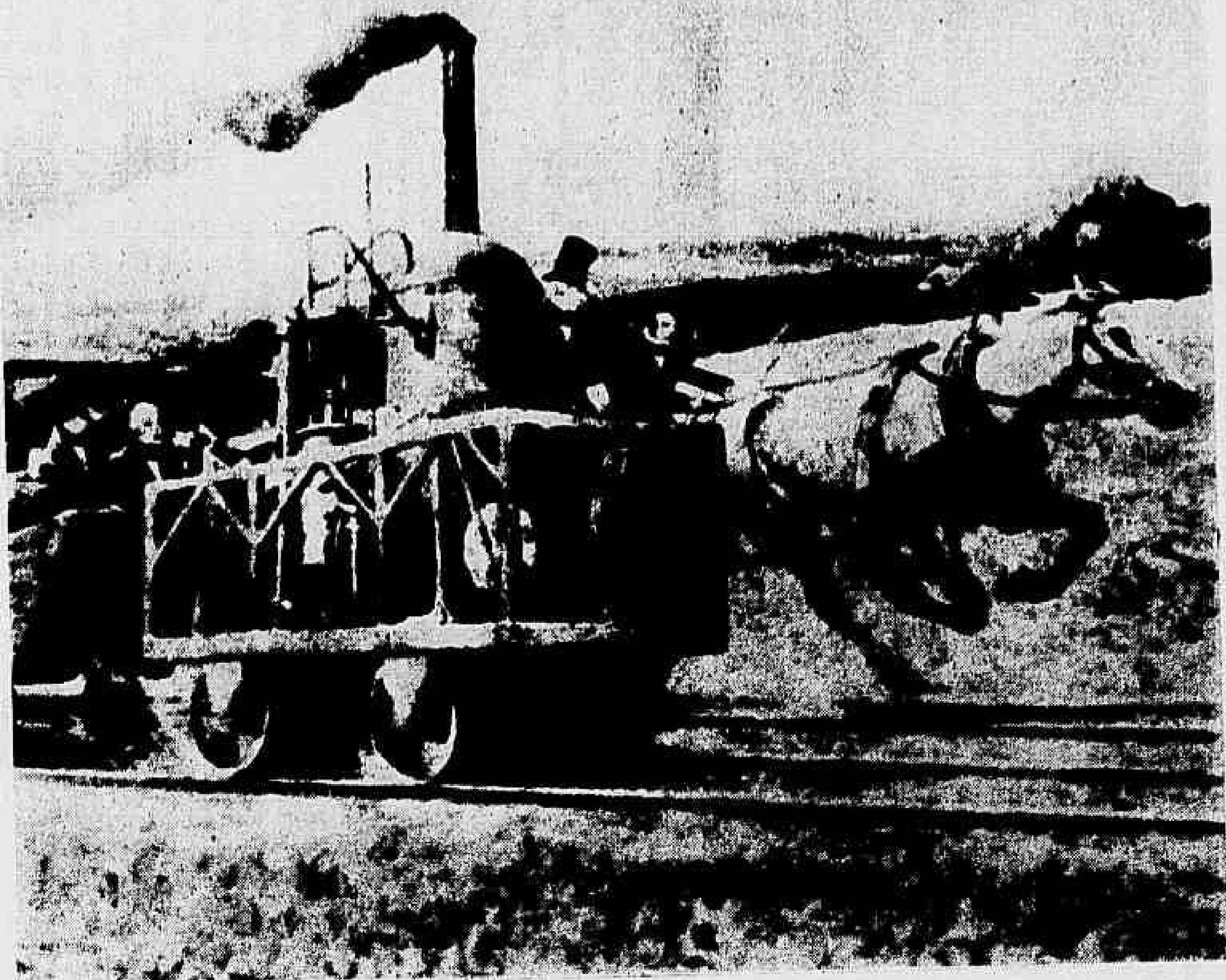
O Decreto nº 12.841, de 10 de agôsto de 1943, aprovou o projeto e o orçamento da construção do primeiro trecho de Teresina a Piripiri, com 19,400 km. de extensão, na importância de Cr$ 5.661.216,70.

Êstes trabalhos bem como os de construção até Piripiri, a cargo do D.C.L., já bem adiantados, estão sendo realizados por empreitadas de tabela de preços em concorrência pública.

Os resultados financeiros da nossa via férrea têm sido sempre desfavoráveis aos cofres públicos, continuando ela a manter-se até hoje em regime deficitário. São, porém, imensos e constantes os benefícios proporcionados pelo seu tráfego ao povo e ao comércio de todo norte do Piauí, sobretudo nesta época de tremenda crise de transportes. E ainda maiores serão a partir do dia em que a ponta dos trilhos atingir a Capital do Estado, o que, esperamos, será cumprido dentro de pouco tempo.

SE as grandes potências sôbre cujo tabuleiro de xadrez, jogam os destinos humanos, não se atracarem em mútua destruição a bombas de hidrogênio, de cobalto e de coisas mais pavorosas, as novas gerações e os restinhos da atual terão a suprema felicidade, a grande aventura de gozar de uma civilização atômica, em todos os sentidos. Tudo o que disser respeito à mecânica, será obtido graças ao átomo. Desde os mais modestos aparelhos de cozinha às maiores fábricas de locomotivas, estaleiros e construções de enormes aviões de carga e passageiros, tudo estará sob os impulsos do átomo.

Será uma era de paz, de confôrto, de vida baratinha... atômicamente falando.


Curiosa aposta entre uma primitiva locomotiva, a Tom Thumb, nos Estados Unidos e uma diligência. O cavalo ganhou porque a estranha locomotiva se avariou com o esfôrço.

DA "TOM THUMB" AO TREM ATÔMICO

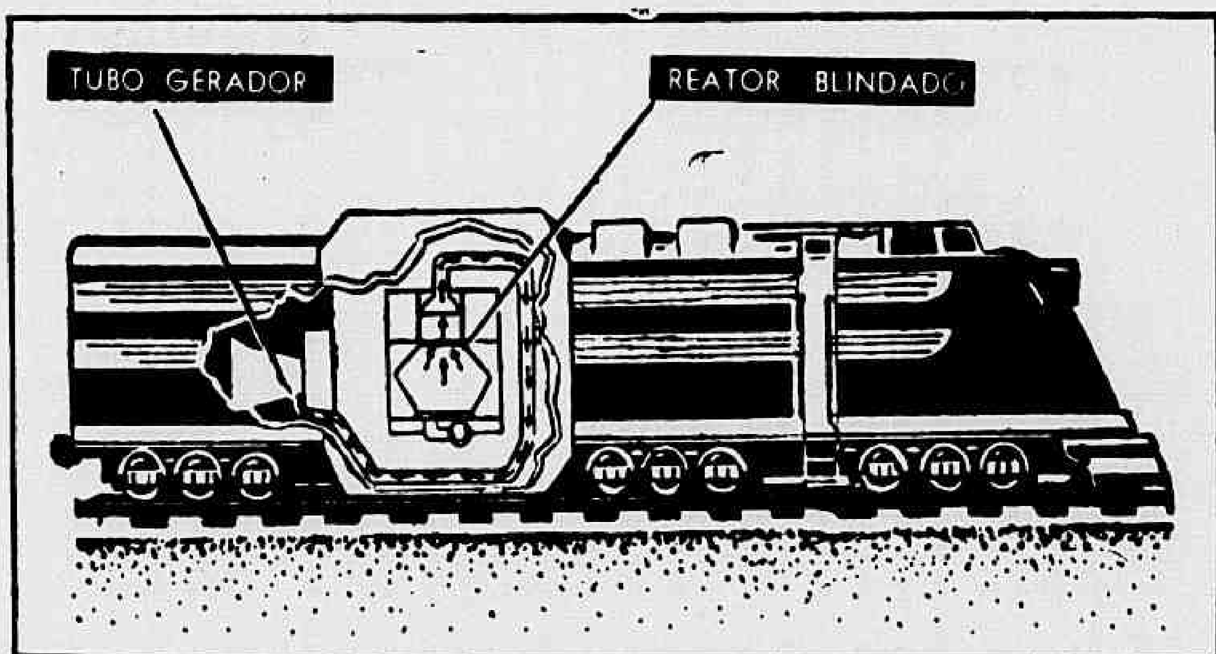
Por falar em fábricas de locomotivas: sabe o leitor que já estão fabricando, nos Estados Unidos, uma locomotiva atômica? Mr. Gordon Dean, que foi presidente da Comissão Atômica dos Estados Unidos, declarou no seu livro **Report on the Atom** (Relatório sôbre o átomo), que seria possível construir-se uma locomotiva atômica dentro de dez anos. Isso disse êle em 1953. No ano seguinte, isto é, em fevereiro dêste 1954 em que estamos, o prazo de uma década encolheu bastante, pelo que nos revela o prof. Lyle Borst, ex-membro da equipe de pesquisadores da Comissão de Energia Atômica, físico nuclear da Universidade de Utah. Declarou o sábio, que já projetou uma locomotiva atômica, a qual poderá funcionar durante um ano inteiro com apenas cinco quilos de urânio, desenvolvendo uma fôrça quatro vêzes maior do que a das modernas locomotivas Diesel.

Para o prof. Borst, inventor dessa locomotiva, os trens atômicos estão muito próximos de nós, não sendo mais necessário esperar pelos dez anos a que se referiu o sr. Gordon Dean em 1953. O prof. Borst nos dá algumas descrições de sua espantosa máquina: seu comprimento será de quase 70 metros, constituída por dois carros montados sôbre trinta rodas. Seu motor terá a fôrça de sete mil cavalos-vapor, de manejo e saída tão simples como se tratasse de qualquer locomotiva elétrica. Pelos cálculos seu custo regula, mais ou menos, um milhão e meio de dólares, cêrca de 45 mil contos de réis, calculado o dólar a 30 cruzeiros, no baratinho. Não é caro, sabendo-se que uma locomotiva Diesel das maiores e mais potentes, custa a metade disso.

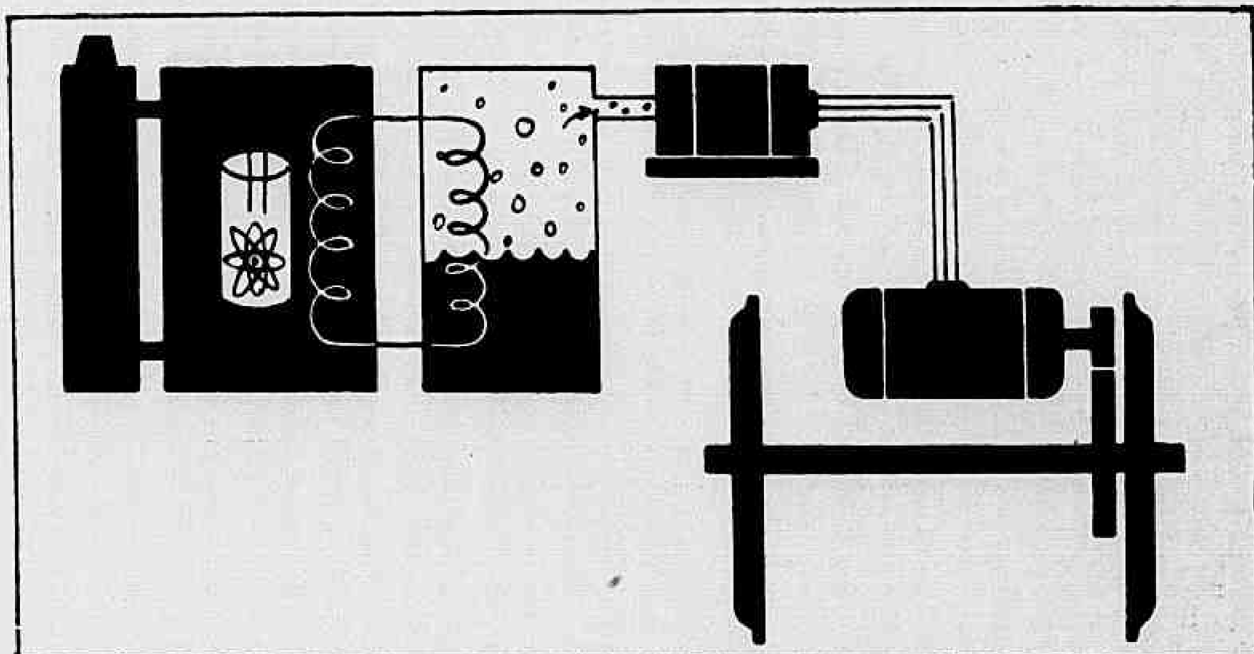
A nova máquina terá na primeira seção a fornalha ou reator nuclear, e na segunda, os radiadores com capacidade equivalente a mil radiadores de automóveis, para dispersão do calor produzido pelo reator. O radiador, relativamente pequeno, será protegido por blindagem de grande envoltório de aço, de um metro e vinte centímetros de espessura, pesando 200 toneladas. O sulfato de urânio em forma líquida será o combustível dessa locomotiva revolucionária. As turbinas serão movimentadas pelo vapor produzido pelo reator, sendo os geradores acionados pelas turbinas. Às rodas da locomotiva se acham motores, movidos pela corrente atômica. O inventor julga que essa máquina pode funcionar durante um ano sem abastecimento. Já se está cuidando da obtenção das patentes para a exploração do invento. Não sòmente a Universidade de Utah, como a «Babcock and Wilcox Boiler Company», fábrica especializada em construções de caldeiras, locomotivas, vapores, etc., e que muito ajudou para o bom êxito do plano Borst, estão vivamente interessadas no invento e já solicitaram, de comum acôrdo, privilégio para a construção da primeira locomotiva atômica.

A própria Comissão de Energia Atômica dos Estados Unidos está interessada no assunto e acompanha o desenvolvimento do caso com a maior solicitude.

Enquanto isso, no Brasil, nossa política ferroviária ainda não resolveu o problema do combustível sólido, continuando-se a devastar as matas, a saarizar o país, movimentando-se os nossos trens com a queima da lenha, a mais primitiva das formas de tração! Já devíamos estar, ao comemorarmos o primeiro século de estrada de ferro, na idade da tração hidrelétrica, a mais econômica, a mais eficiente, a mais brasileira de tôdas as formas de tração para os nossos trens. Talvez por estarmos tão atrasados ainda, o Govêrno se esquivou de projetar grandes programas de comemoração do centenário do «trem do Comendador»...



Uma imagem da primeira locomotiva a energia atômica ora em construção nos Estados Unidos, vendo-se parte de seu mecanismo interno.


Esquema da locomotiva atômica vendo-se: a) Radiador; b) Reator; c) Caldeira; d) Tubo-gerador; e) «Truck».



PARA MOVIMENTAR OS TRENS

LOGO que começou a crescer o nosso parque ferroviário, os economistas começaram a preocupar-se com um problema: o dos combustíveis. O trem de ferro significava imenso progresso para o nosso país; mas, por outro lado, o combustível-lenha trazia como resultado a saarização do Brasil. Saarizar um país é transformá-lo num **deserto do Saara**. A derrubada das matas para reduzi-la a lenha destinada às caldeiras das locomotivas, vinha umentar o angustiante desflorestamento do país, problema já muito agravado com o fabrico do carvão vegetal, com a lenha para consumo doméstico e para nutrir máquinas de usinas, engenhos e fábricas de todos os gêneros espalhadas pela vasta extensão do território nacional.

A indústria do açúcar e certas siderúrgicas têm grande responsabilidade na saarização do Brasil. Só se atenuou um pouco, quando as fábricas de açúcar passaram a queimar o bagaço de cana ou recorreram à energia elétrica. O problema, porém, apesar de certas providências, continua alarmante. Para movimentar um trem de ferro temos que lançar mão de: a) — combustível líquido; b) — combustível sólido; c) — fôrça elétrica. Dêstes meios, qual o mais aconselhável ao Brasil? A fôrça elétrica, ou melhor, a hidrelétrica, captada de nossas cachoeiras.

Ùltimamente muito se fala nas locomotivas de óleo diesel; mas, embora preferíveis às de combustíveis sólidos, como a lenha e o carvão mineral, tais máquinas também constituem sistema antieconômico para o Brasil, em virtude da importação de óleos do estrangeiro e manutenção dispendiosa. O ideal, o regime que deve ser adotado entre nós é o da tração hidrelétrica, muito mais barata, exclusivamente nossa, sem que fiquemos a depender de outros povos. Para que o leitor tenha uma idéia da calamidade brasileira em matéria de saarização do país, reproduzamos aqui a estatística oficial do Instituto de Pesquisas Tecnicológicas, do Ministério da Agricultura, que, tomando por base dados concretos, nos mostra o panorama de devastação de nossas matas em tôdas as latitudes brasileiras, de 1911 a 1947, ou seja num período de 36 anos:

Sôbre o assunto escreve o sr. Pimentel Gomes, em artigo no «Diário de Notícias» desta capital, edição de 13 de fevereiro; que, «data venia», transcrevemos:

«A conjuntura, como se vê, é de suma gravidade. Em 1911, ainda dispúnhamos de 5.018.833 quilômetros quadrados de florestas, das quais 2.926.212 estavam no Norte; 350.185, no Nordeste; 568.948, no Leste; 498.021, no Sul; 675.462, no Centro-Oeste. Eram florestados 81,93% das terras do Norte; 36,02% das terras do Nordeste; 45,46% das terras do Sul e 35,83% das terras do Centro-Oeste. Eram florestados 59% da área total do Brasil. ?

Em 1947, as florestas revestiam apenas 3.768.148 quilômetros quadrados do solo brasileiro. Assim se distribuíam: Norte, 2.609.322 quilômetros quadrados; Nordeste, 128.750 quilômetros quadrados; Leste, 247.020 quilômetros quadrados; Centro-Oeste, 548.839 quilômetros quadrados. As percentagens das matas sôbre a área total eram as seguintes: Norte, 73,06%; Nordeste, 13,24%; Leste, 19,74%; Sul, 28,38%; Centro-Oeste, 29,11%; Brasil, 44,30%.

DISTRIBUIÇAO IRREGULAR

Acredita-se que as florestas devem no mínimo cobrir 25% da área total de um país para que lhes atendam às necessidades de madeira e lenha e lhes equilibrem os regimes dos rios e das fontes, favorecendo os micro-climas. Parece, à primeira vista, que o Brasil ainda está suficientemente florestado. Sucede, porém, que as florestas existentes se distribuem muito irregularmente, suficientes e até excessivas em algumas regiões e em alguns Estados e Territórios, estão muito abaixo das necessidades mínimas em outras regiões e em outros Estados. São deficitárias em florestas as regiões Nordeste (13,24%) e Leste (19,74%). Encontram-se em igual conjuntura Piauí (5,14%), Ceará (4,76%), Rio Grande do Norte (2,73%), Paraíba (3,70%), Pernambuco (3,22%), Alagoas (6,81%), Sergipe (17,64%), Bahia (22,43%), Minas Gerais (18,13%), Espírito Santo (19,13%), Rio de Janeiro (8,17%), São Paulo (20,82%), Rio Grande do Sul (15,12%). A conjuntura florestal dos Estados nordestinos, Maranhão excluído, é verdadeiramente desoladora. Aterra saber que a pouca mata existente continua a cair enquanto o reflorestamento é quase nenhum. E depois se estranha a rápida saarização do Nordeste Oriental. É indispensável tomar medidas enérgicas e imediatas se quisermos salvar o Brasil.

RECRIAR FLORESTAS

Parece-me indispensável criar grandes florestas nacionais, estaduais e municipais. Estas florestas, em centenas de Municípios, onde ainda existem áreas devolutas, seriam reservas talhadas na mata e conservadas intactas ou exploradas racionalmente. As despesas iniciais seriam reduzidíssimas. Haveria a instalação de uma administração com seus respectivos gaurdas-florestais. De preferência ter-se-iam extremas naturais — rios, ribeirões, lagos. As florestas nacionais, estaduais e municipais seriam também reservas preciosas da caça e da pesca. Algumas espécies de nossa fauna e de nossa flora estão desaparecendo. Faz-nos mister salvá-las.

As florestas nacionais já existentes deveriam ser protegidas mais eficientemente e mais intensamente reflorestadas, pois pelo menos em parte estão bastante devastadas. É o caso da Floresta Araripe-Apodi, em que o agrônomo que a administra luta contra invasores de tôda a ordem e não é bem compreendido nem mesmo pelas autoridades locais. Esta floresta deve ser o refúgio da fauna local, parcialmente em vias de extinção.

Os governos nacional, estaduais e municipais deveriam adquirir grandes glebas, pouco propícias à lavoura, e reflorestá-las com essências brasileiras, formando florestas mistas com apenas quatro a dez espécies, mais ou menos. Com esta finalidade, os municípios se articulariam com o Serviço Florestal do Ministério da Agricultura, o Instituto Nacional do Pinho, ou os órgãos estaduais equivalentes. Com decisão e pertinácia muito se poderia conseguir. Seria talvez conveniente criar a Selvabrás, que articularia tôdas as florestas nacionais, estaduais e municipais, de modo a delas tirar o máximo proveito.

É indispensável pôr o Código Florestal em execução. Existe quase ùnicamente no papel. Sem um guarda florestal com ambiente nacional não será possível executá-lo. Não adianta o esfôrço do Conselho Florestal Nacional. É um cérebro sem membros. Pouco fazem os Conselhos Florestais Estaduais e Municipais. É como se não existissem. Naturalmente, há algumas exceções. Raríssimas e mesmo assim não conseguem grande coisa

Deveriam ser obrigados a reflorestar todos os que consomem em escala muito elevada madeira e lenha. É o caso das estradas de ferro, das usinas siderúrgicas a carvão de madeira, de umas tantas fábricas.

O Serviço Florestal do Ministério da Agricultura dispõe de parcos recursos, absolutamente insuficientes. Ademais não tem a sua administração a elasticidade indispensável. Transformá-lo na Selvabrás me parece absolutamente indispensável.

O Instituto Nacional do Pinho dispõe de mais elementos e de uma administração suficientemente elástica. Infelizmente refloresta muito menos do que devia fazê-lo. Ademais, permite cortes excessivos de pinheiros preciosos, às vêzes com resultados econômicos muito baixos.

Regiões, Estados e Territórios	Área em km2	Matas em 1911, em km2	Matas em 1947, em km2	Devastação da floresta entre 1911 e 1947, em km2
Guaporé	254.163	188.485	141.858	46.627
Acre	153.170	153.170	153.170	—
Amazonas	1.595.818	1.465.759	1.364.103	101.656
Rio Branco	214.316	196.848	156.173	40.676
Pará	1.216.726	828.394	707.662	120.732
Amapá	137.419	93.560	86.356	7.204
Maranhão	334.809	145.368	100.034	45.334
Piauí	249.317	62.419	12.804	49.615
Ceará	153.245	67.951	7.297	60.654
Rio G. do Norte	53.048	14.314	1.453	12.861
Paraíba	56.282	19.087	2.084	17.003
Pernambuco	97.531	32.521	3.133	29.388
Alagoas	28.531	8.525	1.945	6.580
F. de Noronha	27	—	—	—
Sergipe	21.057	8.970	3.716	5.254
Bahia	563.762	215.436	126.464	88.972
Minas Gerais	581.975	278.619	105.539	173.080
Espírito Santo	40.882	29.942	7.822	22.120
Rio de Janeiro	42.538	35.981	3.479	32.502
Distrito Federal	1.256	—	—	—
São Paulo	247.223	161.750	51.474	110.276
Paraná	201.288	160.350	87.864	72.483
Santa Catarina	94.367	86.789	52.170	34.619
Rio G. do Sul	282.480	89.132	42.709	46.423
Mato Grosso	1.262.572	496.100	380.240	115.860
Goiás	622.463	179.362	168.599	10.763
Norte	3.571.612	2.926.217	2.609.322	316.895
Nordeste	972.275	350.185	128.750	221.435
Leste	1.251.620	568.946	247.020	321.928
Sul	825.358	498.021	234.217	263.801
Centro-Oeste	1.885.035	675.462	548.839	126.623
BRASIL	8.505.900	5.018.833	3.768.148	1.250.682

O TREM ELÉTRICO NO CINEMA

«O EXPRESSO DE XANGAI»



Cena do filme «Shanghai Express», que tanto sucesso alcançou há vinte anos passados.

● O livro do escritor norte-americano Harry Hervey, intitulado «Shanghai Express», inspirado na luta sino-japonêsa, depois do que sobreveio a guerra civil entre os exércitos nacionalistas de Chiang Kai Chek e os comunistas de Mao Tse Tung, produziu dois filmes: um com o nome do original literário, e o outro, com o de «Pekin Express», ambos produção da Paramount. O elenco do primeiro se compôs de: Clive Brook e Marlene Dietrich nos papéis centrais; Ana May Wong, Warner Aland, Eugene Pallette, Gustav von Seyffertitz, Louise Classer, Lawrence Grant e Emile Chantard. Direção de Josef von Sternberg. O segundo foi «estrelado» por Joseph Cotten e Corinne Calvet. O enrêdo é o mesmo, diferençando-se apenas quanto aos elencos. «O Expresso de Xangai» e o seu co-irmão são filmes de natureza essencialmente ferroviária, com intrigas e perigos, ciúmes e conspirações, espionagem e amôres nos próprios carros do trem que vai conduzindo tôda aquela gente que foge dos ambientes de guerra levada por um trem cujo destino é uma interrogação.

«PUREZA»

● Apesar de os nossos cineastas já haverem aproveitado obras de ficção de escritores brasileiros para realizar filmes baseados nas mesmas, até agora só foi transplantado para a tela um romance ferroviário: «Pureza», de José Lins do Rêgo. Coube à «Cinédia» a iniciativa, entregando-se ao diretor português, Chianca de Garcia, a direção do filme. Os principais artistas dessa película foram: Procópio Ferreira, no papel de Cavalcânti, o agente da estação de « Pureza »; Sarah Nobre, interpretando dona Francisquinha, espôsa de Cavalcânti; Sérgio Serrano (pseudônimo de um rapagão goiano, da família dos Caiados), no papel de Jorge, o galã da história; Sônia Oiticica (Maria Paula) e Nilza Magrassi (Margarida), como as duas filhas solteiras e levianas do agente da estação. O filme foi um fracasso. O argumento fugiu bastante ao enrêdo e muito dinheiro se perdeu. Só se salvou um pretinho de dez a doze anos, Jaime, no papel de Joca, que tirou grau dez.



Procópio Ferreira, quando, em 1940, fazia o papel de agente da estação do filme «Pureza».



O artista francês Jean Gabin, principal intérprete do filme «La Bête Humaine».

«LA BÊTE HUMAINE»

● O famoso romance de Emile Zola serviu de tema para o filme ferroviário do mesmo nome, dirigido por Jean Renoir e «estrelado» por Jean Gabin (Jacques Lantier, o maquinista); Simone Simon (Severine); Ledoux (Roubaud, subchefe da estação do Havre) e Clarette (Pecqueux, o foguista companheiro de Lantier). O filme, embora refletisse o clima do romance que o motivou, não reproduz exatamente o argumento do livro, muito mais dramático.

No filme o argumento se resume nisto: Lantier, maquinista do expresso Havre-Paris, era um cidadão impulsivo, com taras de ascendentes alcoólatras. Homem totalmente dedicado à sua profissão de ferroviário, concentrara tôda a sua razão de viver à locomotiva a que servia, batizando-a com o nome de **Lison**. Esta máquina era a vida de Lantier, à qual queria com um amor quase mórbido. Zelava-a, limpava-a, tratava-a com enorme afeição. Inesperadamente, porém, surge na sua vida uma criatura fascinante. Severine, que era mulher de Roubaud, subchefe da estação do Havre. Severine, que ao tempo de solteira tivera relações com Grandmorin, um dos diretores da estrada, tem um novo encontro com êle, despertando ciúmes em Roubaud, que mata o superior, sendo surpreendido por Lantier que fica senhor do segrêdo. Severine, com um olhar suplicante, pede que êle não os denuncie. Lantier nada diz e o casal nada sofre. Mas, daquele momento em diante, Severine estava inscrita na órbita da vida do maquinista, que, por fim, assassina-a por estrangulamento e vai assumir seu pôsto na **Lison**. Tal era, porém, o seu estado de agitação nervosa, que, como um autômato, sem consciência do que fazia, lança o trem, em velocidade alucinante, contra tôdas as regras da estrada, e a **Lison** voa nos trilhos arrastando para a morte os passageiros, enquanto Lantier, como louco só vê no pensamento o corpo inanimado de Severine. Pecqueux, o foguista, luta com êle, para corrigir a velocidade, mas nada consegue. E a **Lison** se converte em trem fantasma, dirigido por um maquinista fantasma.

ORGANIZAÇÃO Olympia

MÁQUINA de ESCRITÓRIO Ltda. RIO de JANEIRO

UMA ORGANIZAÇÃO
TRADICIONAL EM MÓVEIS
DE AÇO PARA ESCRITÓRIOS,
APRESENTA AGORA SUA LINHA DE
MÓVEIS PARA O CONFORTO
DA DONA
DE CASA

TELEFONES: ESCR. 43-1795
OFIC. 43-2252

END. TELEG. «DELTA»
RUA SENHOR DOS PASSOS, 38

LEIS SOCIAIS PARA FERROVIÁRIOS

● O Decreto 4.682 de 24 de janeiro de 1923, conhecido por Lei **Elói Chaves**, foi sancionado pelo Congresso Nacional criando em nossa legislação social ainda incipiente os primeiros degraus para maiores vôos. A lei promulgada em 1923 criava nas emprêsas ferroviárias uma Caixa de Aposentadorias e Pensões para os respectivos empregados. O seguro-velhice estava representado pela aposentadoria chamada **ordinária**, que competia completa ao empregado com mais de cinquenta anos de idade, e pelo menos trinta de serviço; com redução de 25%, ao empregado que, tendo prestado 30 anos de serviço, tivesse menos de cinquenta de idade. O empregado de 60 ou mais anos de idade, com serviços prestados entre vinte e cinco e trinta anos, teria também direito a aposentadoria ordinária, na base de trinta avos por ano de trabalho prestado. A aposentadoria por invalidez cabia ao empregado que, após dez anos de serviço, fôsse declarado física ou intelectualmente incapaz para exercer a sua atividade.

Também estabelecia a Lei, que o ferroviário, depois de adquirir o decênio funcional, só poderia ser demitido em caso de falta grave, apurada em inquérito administrativo, presidido por um engenheiro da Inspetoria e Fiscalização das Estradas de Ferro.

A Lei Elói Chaves, para os ferroviários, inaugurou no país a assistência social do Estado, lançando as bases em que se apoiaria a legislação posterior.

Posteriormente à Lei Elói Chaves, o Dec. 5.109, de 20 de dezembro de 1926, estendeu o regime daquela lei a tôdas as estradas de ferro, mesmo as mantidas pela União, pelos Estados, pelos Municípios ou particulares. Também em 1923, pelo Dec. 16.027 de 30 de abril, foi criado o Conselho Nacional do Trabalho, «órgão consultivo dos poderes públicos em assuntos referentes à organização do trabalho e da previdência social»

Também a Lei de Férias foi instituída pelo Dec. nº 4.982 de 24 de dezembro de 1925, quando mandou conceder quinze dias de férias, por ano, aos empregados de estabelecimentos comerciais, industriais e bancários, com regulamentação baixada pelo Dec. 17.496 de 30 de outubro de 1926.

O «DEFICIT» DA CENTRAL DO BRASIL

● O diretor dessa grande ferrovia enviou ao Ministro da Viação, em princípios de fevereiro de 1954, o relatório-balanço da estrada relativo ao exercício de 1953. Pelo referido documento verifica-se que o «deficit» da Central do Brasil atingiu o total de Cr$ 247.596.308,80, no ano de 1953. Embora ainda bastante elevado, é o «deficit» apresentado muito menor do que o ocorrido em 1952, quando chegou a Cr$ 461.593.586,70. Houve, portanto, de 1952 para 1953 uma redução de quase 50 por cento nos prejuízos da via férrea. Da mesma forma o passivo da Central, embora ainda não esteja liquidado, apresenta situação mais animadora comparada com a dos últimos cinco anos, graças aos recursos concedidos pelo govêrno a partir do segundo semestre de 1953.

A MAIS VELOZ LOCOMOTIVA DO MUNDO

● Até agora quem mantinha o recorde de velocidade sôbre trilhos era uma locomotiva dos Estados Unidos. Havia já 16 anos que ninguém a ultrapassava. Mas agora uma sua colega elétrica da França deixou a norte-americana para trás, alcançando a velocidade de 221 quilômetros horários na linha entre Paris e Dijon. É uma máquina elétrica de 104 toneladas e construída em 1951. Não nos admiramos da marcha, realmente assombrosa dêsse engenho mecânico, e sim da resistência e perfeição da estrada de ferro sôbre a qual conseguiu tamanha velocidade.

E. DE F. CENTRAL DO BRASIL

● A Central do Brasil, ao ser fundada teve o nome de «Estrada de Ferro D. Pedro II», uma homenagem ao nosso grande Imperador. Compunha-se o capital, de 190 mil ações de 200$000 (duzentos cruzeiros, hoje). Sua primeira diretoria constava das seguintes personagens: Cristiano Benedito Otoni, Diretor-Presidente; Jerônimo José Teixeira, Secretário. Membros da diretoria: Alexandre Joaquim de Sequeira, Haddock Lobo e Joaquim Batista da Fonseca. Banqueiros no Rio e em Londres: Mauá, Mac Gregor & Cia. Naquele tempo o câmbio estava a 27.

O contrato era por 90 anos com garantia de juros de 7% pelo prazo de 30 anos.

Para a maior divulgação do assunto e conhecimento de todos os interessados, publicou-se um folheto intitulado:

Prospectus and analysis of the anual Trafic of the Don Pedro 2nd Railway, between the City Rio de Janeiro, S. Paulo, and Minas Gerais in the Empire of Brazil.

Rio de Janeiro — Tip. Episcopal de Agostinho de Freitas Guimarães & Cia. Rua do Sabão nº 82.

A EXPANSÃO FERROVIÁRIA DE S. PAULO

● Agora que se cogita do reaparelhamento das ferrovias brasileiras é interessante lembrar a história da expansão ferroviária de São Paulo. A primeira estrada de ferro construída em território paulista foi The São Paulo Railway Company Limited, atualmente E.F. Santos a Jundiaí. O trecho inicial, com 19 quilômetros de comprimento e entregue ao tráfego em 2 de fevereiro de 1867, ia de Santos a Paissaguera. Em 9 de setembro teve lugar a inauguração da estrada, ligando Santos a Jundiaí, com a extensão total de 139 quilômetros. A Companhia Paulista de Estradas de Ferro, em 1872, prolongou os trilhos da antiga São Paulo Railway para o interior do Estado.

Em 6 de novembro de 1875, a Estrada de Ferro Central do Brasil iniciou o tráfego entre o Rio de Janeiro e São Paulo. Outras companhias foram criadas. Conforme o Boletim Mensal do Banco do Brasil, a expansão ferroviária do Estado de São Paulo pode ser apreciada pelos seguintes dados: em 1868 existiam 139 km. de estrada, em 1880 ampliara-se a rêde para 1.176 km, 3.313 em 1900, 4.825 em 1910, 6.616 em 1920, 6.823 em 1925 e, em 1951, 7.687 km.

A extensão global das ferrovias paulistas, em 1951, representava cêrca de 21% do total brasileiro, sendo superada apenas pela de Minas Gerais, com 8.626 km., ou sejam 23,5%.

Na rêde eletrificada, São Paulo se sobrepõe às demais Unidades da Federação, conforme se pode verificar pelos seguintes índices relativos a 1951: São Paulo 70,92%, Minas Gerais 14,27%, Rio de Janeiro 6,80% e Distrito Federal 8,01%.

O número de ferrovias existente em São Paulo também é bastante elevado. São as seguintes as emprêsas em tráfego no Estado: E.F. Central do Brasil, Cia. Paulista de Estradas de Ferro, Cia. Mogiana de Estradas de Ferro, E.F. Sorocabana, E.F. Santos a Jundiaí, E.F. Araraquara, E.F. São Paulo e Minas, E.F. Campos do Jordão, E.F. Monte Alto, E.F. Itagibense, Ramal Férreo Campineiro, E.F. Votorantim e E.F. Perus-Pirapóra.

A Cia. Paulista de Estradas de Ferro é a que tem maior extensão eletrificada, seguida pela E.F. Sorocabana, E.F. Santos a Jundiaí. Do «Diário de Notícias» — Rio.

Inverno... Primavera... Verão...

3 estações do ano em que sua pele exige de você cuidados especiais.

ANTISARDINA...

3 fórmulas de creme cientificamente preparado para atender os reclamos da cútis feminina em tôdas as estações do ano

Antisardina

3 escudos para proteger 3 vezes mais a pele feminina contra as intempéries que tanto mal causam ao frescor e beleza da mulher —

USE, POIS, os 3 tipos de ANTISARDINA e prolongue 3 vezes mais a sua juventude e beleza

ANTISARDINA renova as celulas gastas da epiderme, protege as celulas novas, restitui à pele cansada, ou prematuramente envelhecida, sua normal elasticidade, limpando-a de sardas, espinhas, manchas, rugas, panos etc.
ANTISARDINA é um creme de beleza cientificamente preparado com ingredientes rigorosamente selecionados.







MOVIMENTO PARA A MUDANÇA DA SEDE DE E.F. GOIÁS

● GOIÂNIA — Vem tomando vulto em todo o Estado um movimento no sentido de dirigir veemente apêlo ao Presidente da República, ao ministro da Viação e ao diretor do Departamento de Estradas de Ferro, visando a transferência da sede da direção da Estrada de Ferro Goiás, de Araguari para território goiano, sob a alegação de que 960 quilômetros daquela ferrovia servem o Estado de Goiás, ao passo que apenas 52 quilômetros percorrem território mineiro.

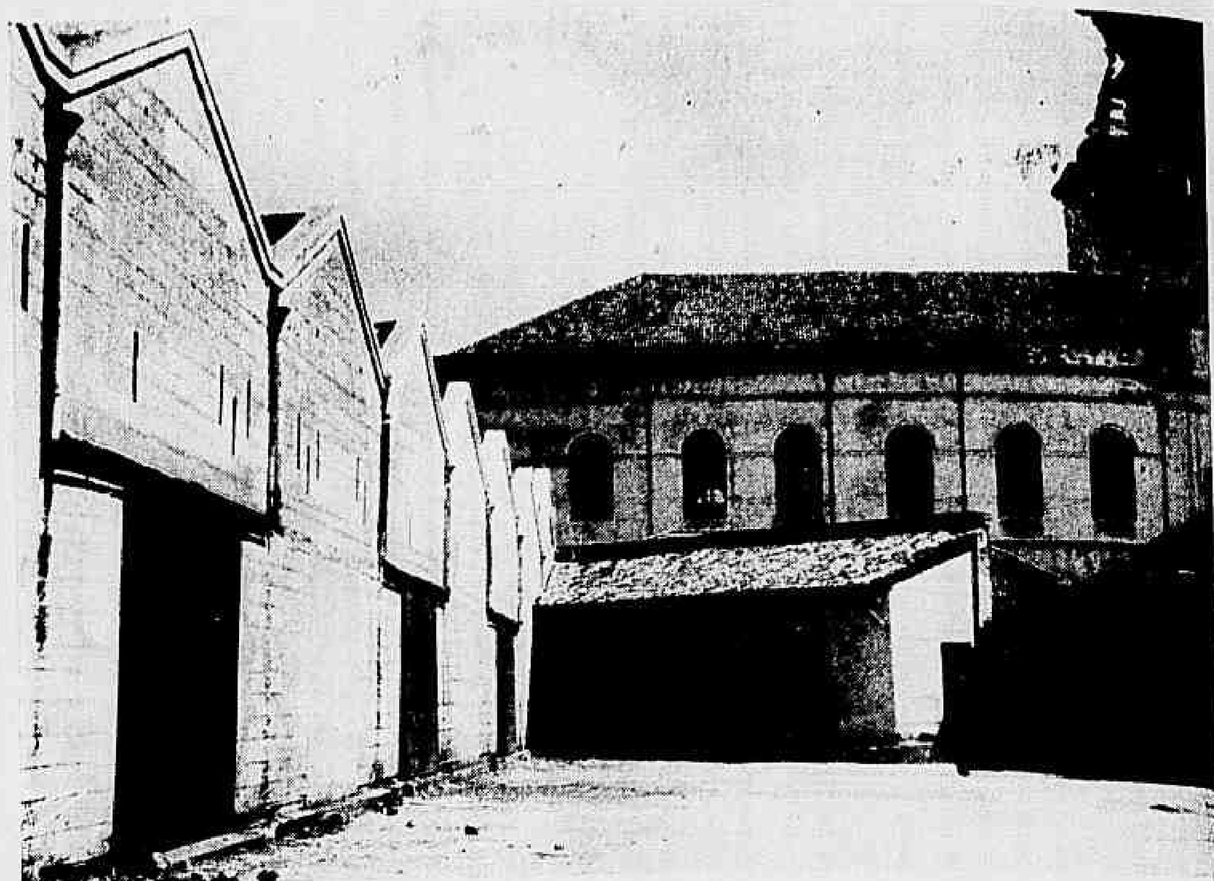
As classes produtoras do Estado pleiteam tal medida justificando-a com o fato de ser Goiânia, hoje, maior centro ferroviário, em virtude de surpreendente desenvolvimento econômico, e dispor de instalações capazes de receber a direção da E.F. Goiás.

ESTRADA DE FERRO CORCOVADO

● Quem chega ao Rio, para morar, a passeio, ou em trânsito, inclui desde logo, dentre outros giros turísticos, a subida ao Corcovado. Realmente, o chamado Pico do Corcovado no maciço da Tijuca, é ponto digno de ser visitado. Com os seus 710 metros de altitude sôbre o nível do mar, vai-se até lá, por excelente rodovia, e pelo trenzinho do Cosme Velho. A idéia de atingir-se o alto do Corcovado por meios mecânicos sempre ocupou o espírito progressista dos brasileiros, tendo os engenheiros Francisco Pereira Passos e J. Teixeira Soares requerido concessão do Govêrno, em 1881, o que lhes foi concedido a 7 de janeiro do ano seguinte. A 16 de abril do mesmo ano foram aprovados os planos. A nove de outubro de 1884 inaugurava-se a linha férrea, com 3 790 metros de extensão. Era a primeira estrada de ferro que se inaugurava no país dedicada exclusivamente ao turismo. Nesse seu primeiro período de existência, a tração era a vapor, como sucede ainda hoje com as locomotivas da serra de Petrópolis e Teresópolis. Em 1912 foi realizada a eletrificação, como ficou até hoje. Seu ponto final está a 670 metros sôbre o nível do mar, seguindo a pé os turistas, até ao pico, onde está o Cristo Redentor, estátua inaugurada a 12 de outubro de 1931. Em 1952 transportou a E. F. Corcovado o total de 405 mil pessoas, dando 1.314.000 passageiros-quilômetro. Ano a ano aumenta o número dos que procuram visitar o pico do Corcovado, de onde se descortina uma das mais deslumbrantes vistas do mundo. A «Corcovado» atravessa, nos seus quatro quilômetros de extensão, florestas densas nas encostas das serras que formam o maciço da Tijuca, proporcionando aos turistas sensações a todo momento, desde a dos abismos, até à do contacto com a floresta virgem, rasgando-se de quando em quando uma clareira para sôbre a amplidão do panorama, descortinando-se a cidade, outras elevações da serra, o mar, subúrbios longínquos, as montanhas do Estado do Rio, Niterói, etc..



Locomotivas Diesel Elétricas incorporadas ao parque de tração da Rêde Ferroviária do Nordeste, como parte das comemorações do primeiro século do «trem de ferro» no Brasil.



Estação inicial da «Recife and the River S. Francisco», a segunda via férrea inaugurada no país, a 9 de fevereiro de 1858, ainda hoje conservada, tendo ao fundo a Matriz de S. José.

PERNAMBUCO NO I CENTENÁRIO DO TREM DE FERRO EM NOSSO PAÍS

«INTRODUÇÃO À HISTÓRIA FERROVIÁRIA DO BRASIL», VOLUMOSA OBRA DE AUTORIA DO ENGENHEIRO ADEMAR BENÉVOLO — INAUGURAÇÕES — CONFERÊNCIA

O transcurso a 30 de abril de 1954, do primeiro centenário da instituição da engenharia ferroviária no Brasil, teve no Recife a mais alentadora repercusãão. Tanto os poderes públicos de Pernambuco, como os dirigentes da Rêde Ferroviaria do Nordeste, dedicaram ao acontecimento, todo o seu apoio, prestigiando uma data que deveria ter agitado o pais inteiro, como um dos marcos de nosso progresso material. Nas 700 páginas de Introdução à história ferroviária do Brasil", o engenheiro Ademar Benévolo compaginou o que há de mais palpitante, curioso e histórico sôbre a criação de nossas primeiras vias férreas, oferecendo-nos ainda a substanciosa conferência que passamos a transcrever:

Sr. presidente do Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura. Meus senhores.

No começo eram o escravo e o animal — eram as "tropas" ou "comboios" — transporte vivo, animado, barulhento, varando os nossos sertões e as nossas serras, carregando o açúcar, o café, as manufaturas, e como sub-produto as cartas, as novidades, os boatos políticos.

Escravo e animal ligados orgânicamente entre si e à terra que pisavam, pela situação de dominio dos fazendeiros — senhores dos meios de produção e dos meios de transporte — pequenos barões feudais conquistando aos poucos o interior de nossa terra, possibilitando a nossa vida agricola e a fixação do povoamento.

Tal sistema de transporte — tão impregnado das condições ecológicas e considerado mesmo insubstituivel — até que distância penetrou em nossos sertões, sob o ponto de vista comercial, transportando efetivamente produtos de exportação? Parece incrivel a resposta: até Batatais, até Araraquara, em São Paulo, a 550 e a 400 quilômetros do litoral, sendo que de Araraquara as estatísticas são mais seguras e antigas.

A última é uma distância equivalente à do Recife a Paulo Afonso, e no caso paulista é necessário lembrar ainda que as tropas tinham de vencer a barreira do Cubatão — 800 metros de altura em poucos quilômetros de desenvolvimento.

Para fixarmos idéias em tôrno do trabalho das "tropas", vamos agora considerar as cargas transportadas para Santos, também na provincia paulista, na mesma época: 200.000 animais chegavam anualmente, ou sejam 20.000 toneladas, atribuindo-se a cada burro a carga de sete arroubas, ou cem quilos aproximadamente.

No tempo das safras, teriamos mil bêstas por dia, chegando ao pôrto, e outras tantas saindo, ou seja um tráfego cruzado de 2.000 animais e 300 camboeiros, por dia, no trecho da serra, isto é, antes das caravanas tomarem os seus diversos rumos.

Como todos os navios eram a vela — pois a navegação a vapor para a Europa só começou a partir de 1851 — os calados eram muito pequenos, e quase todos os nossos portos recebiam veleiros para o serviço da exportação, sendo esta em conjunto muito grande.

Não pretendemos apresentar a evolução de nossos transportes por datas históricas determinadas, porém fixaremos melhor a nossa memória, nos lembrando que até 1850 as nossas vias de comunicação eram caracterizadas pelos pequenos elementos: as "tropas" e o navio a vela.

A infância desta indústria mostrava claramente o seu caráter individualista: um pequeno capital — muitas vêzes de uma pessoa só — era suficiente para fazer face a tão importante trabalho para a coletividade.

Meio século antes, entretanto, depois e durante as conseqüências politicas e sociais da revolução francesa de 1789 — alguns espiritos privilegiados — principalmente na Inglaterra, nos Estados Unidos e na França — dão à humanidade uma vida completamente nova — dividindo a história dos povos, em duas épocas quase antagônicas: antes e depois da máquina a vapor, — e tal movimento foi pouco a pouco conquistando os paises novos — os povos americanos.

Na década 1850-1860 nossa pátria conheceu algumas formas maravilhosas de progresso material do mundo civilizado: navegação regular a vapor para a Europa (1851), telégrafo elétrico (1852), navegação a vapor do rio Amazonas (1853), trânsito da rodovia União e Indústria (1858) e tráfego ferroviário das estradas Mauá, Cantagalo, Recife ao São Francisco, Bahia ao S. Francisco e D. Pedro II, atualmente a Central do Brasil.

A quem as nossas vias férreas devem êste impulso extraordinário, apenas em um decênio? A uma grande lei e a um grande homem.

A lei é a de 26 de junho de 1852, que instituiu entre nós a garantia de juros sôbre o capital empregado — alavanca poderosa usada por diversas nações, para o seu primeiro estabelecimento ferroviário, e o homem é Irenêo Evangelista de Souza — Visconde de Mauá — semi-deus de nossa indústria, que a capacidade pessoal elevou aos mais altos postos do poderio financeiro, e que a má fortuna fulminou no tumulto de uma falência, que se tornou legendária dentro da nossa história.

Êste conjugado só poderia surgir em um "habitat" novo, em um clima diferenciado, sôbre um apoio seguro e permanente, e de fato aparece em uma verdadeira aurora sociológica: o movimento excepcional em que termina o tráfico negreiro para o Brasil, com a vitoriosa Lei Euzébio de Queiroz em 1850, como que dividindo o século em duas politicas opostas.

Dois pontos notáveis a história nos ensina a respeito: ficaram livres os capitais empregados na imigração forçada dos africanos, e descia sôbre a lavoura a ameaça da falta de braços, cabendo ao govêrno providenciar a respeito, pois, "as nações modernas são obras de arte politicas", como disse o mestre Alberto Tôrres.

Decreta-se então a lei de garantia de juros, proteção ao capital das emprêsas ferroviárias com qua-

tro objetivos principais: aproveitar o capital empregado no tráfico africano, baratear o frete das mercadorias, recuperar para a enxada os numerosos escravos utilizados como tropeiros, e possibilitar a colonização estrangeira.

Não nos parece ter sido grande o capital dos traficantes negreiros, absorvidos pelas emprêsas ferroviárias, pois estas só estavam garantidas até 7 por cento ao ano, e aquelas finanças especulativas, habituadas ao lucro arriscado, não podiam se contentar com tão pouco, tendo naturalmente se espalhado pelo comércio ou pelas lavouras de exportação. Entretanto um fato foi evidente: houve uma grande oferta de capitais, e mesmo um início de vida industrial, que pouco durou, quando se deu fim ao "corso" de escravos, devido às providências enérgicas de nosso govêrio e da ação da armada britânica, penitenciando-se esta de velhos e grandes pecados.

O barateamento do frete tornou-se muito sensível no sul, onde a cordilheira marítima era um grande entrave às "tropas", porém da Bahia para o norte, onde o litoral era justamente a zona canavieira, a zona industrial, os antigos meios de transporte alvarengas e "comboios" fizeram concorrência aos trens, o que ainda sucede para as alvarengas.

A recuperação possível dos escravos tropeiros, já conhecedores da vida das cidades, também não deve ter sido de muita importância para a lavoura.

A colonização estrangeira também não foi conseguida, porque tendo sido de demorada construção as vias férreas das regiões sulistas — as mais indicadas pelo clima — aconteceu que as terras adjacentes ficaram extraordinàriamente valorizadas, impossibilitando a compra dos lotes de terrenos pelos imigrantes, o que só quarenta anos depois foi pràticamente conseguido, quando as ferrovias já tinham vencido grandes distâncias, e a rapidez da construção possibilitou uma grande oferta de terrenos baratos aos colonos.

O dia de hoje, porém, é mais vinculado ao fato histórico do primeiro tráfego ferroviário no Brasil — ao rodar do nosso primeiro trem, em 30 de abril de 1854, entre o pôrto de Mauá e a estação de Fragoso, rebocado pela locomotiva Baroneza.

Vinte meses antes — no dia 29 de agôsto de 1852 — tinham sido iniciados os trabalhos construtivos com uma festa imponente, com a presença do Imperador, que começou simbòlicamente a terraplenagem, cavando com uma pá e carregando o material em um carrinho de mão, instrumentos êsses guardados no Museu Imperial de Petrópolis.

A linha fôra estudada pelo engenheiro Roberto Milligan e a construção estêve a cargo do engenheiro Roberto Bragge que parece ter gastado demais, segundo uma opinião de Francisco Picanço.

Compareceram à festa inaugural do tráfego o imperador e a imperatriz, quatro ministros do Estado, inclusive o presidente do Conselho, e uma porção de pessoas notáveis, que percorreram o trecho concluído Mauá-Fragoso, com 14,5 quilômetros.

Terminada a cerimônia, D. Pedro II concede a Irenêo Evangelista de Souza, no meio dos aplausos gerais, o título de Barão de Mauá, não só por êste melhoramento, mas também pela iluminação do Rio de Janeiro a gás carbônico, fato sucedido um mês antes apenas.

O nome oficial era Estrada de Ferro Petrópolis, mas desde o comêço que foi sendo chamada Estrada de Ferro Mauá, e até mesmo o Imperador colaborou no batismo popular, tão firmado e categórico, que na legislação do Império, em orçamento e vários documentos, se fala sempre em Estrada de Ferro Mauá, o que foi reforçado pelo título nobiliário de seu presidente.

A estrada tinha as seguintes condições técnicas: rampa máxima, 1,25%, raio mínimo 290 metros e a sua bitola foi a mais larga em nossa terra 1.68m. Dormentes tipo Greave, sendo seus trilhos de duplo-boleto, pesando 32 quilos por metro.

Grande parte do material fixo e rodante já tinha sido usado, o que era apenas uma prova da boa orientação econômica da emprêsa.

A locomotiva inaugural foi chamada a "Baroneza", em honra à espôsa de Mauá, e no dia de hoje está trafegando de novo no mesmo local onde, há um século atrás, transmitiu ao chão de nossa pátria as vibrações do progresso mecanizado.

O nome de Mauá está diretamente vinculado pelo menos nas seguintes ferrovias: Bahia ao S. Francisco, Recife ao S. Francisco, Pedro II, Santos-Jundiaí, tôdas de bitola larga, e, era a alma de uma porção de grandes empreendimentos: Usina da Ponta d'Areia, onde foram construídos 72 navios em 11 anos, Companhia de Navegação do Amazonas, Companhia do Gás do Rio de Janeiro, melhoramentos do Canal do Mangue, Companhia de Rebocados do Rio Grande do Sul, Companhia Fluminense de Transporte, e foi também organizador e diretor de vários bancos, na Argentina, no Uruguai, no Brasil e Inglaterra.

Como todo homem de valor invulgar e de grande projeção nos acontecimentos fora da rotina, Mauá tem sido um dos temas mais discutidos em nossa terra, tendo a seu lado grandes advogados e vários críticos contra a sua ação. Entre os advogados se encontra o capitalista e escritor Alberto de Faria, e entre os críticos o nome do ilustre professor Castro Rebelo, socialista liberal do melhor quilate.

Um dos pontos mais vulneráveis na obra do grande Visconde de Mauá é a sua ação no Rio da Prata, como banqueiro, porque a instabilidade da vida política argentina e uruguaia perturbou tôdas as previsões econômicas, financeiras, políticas e sociais, bastando dizer que o Império brasileiro, tradicional amigo do partido "blanco" no Uruguai, acabou depondo-o do govêrno, e aliando-se a um desafeto da véspera — General Venâncio Flores, com o qual entramos juntos na luta contra o Paraguai.

Assim Mauá, obrigado a emprestar dinheiro aos dois partidos, nos dois países, acabou sendo considerado traficante de guerra.

No Brasil a sua ação foi grande e benéfica, e a opinião de André Rebouças, grande engenheiro, grande industrial, grande professor, abolicionista, apóstolo da reforma agrária, é simplesmente a seguinte, em seu Diário: "O Visconde Mauá é o mais patriota e o mais inteligente dos nossos industriais".

Já que me trouxeram até esta tribuna, permitam — também o meu modesto parecer: — Mauá — o brasileiro que mais produziu.

O estudo sôbre vias de comunicação nos dá ao vivo a realidade da concepção relativista espaço-tempo, e às vêzes nos leva a considerá-la pela forma psico-social da filosofia da história.

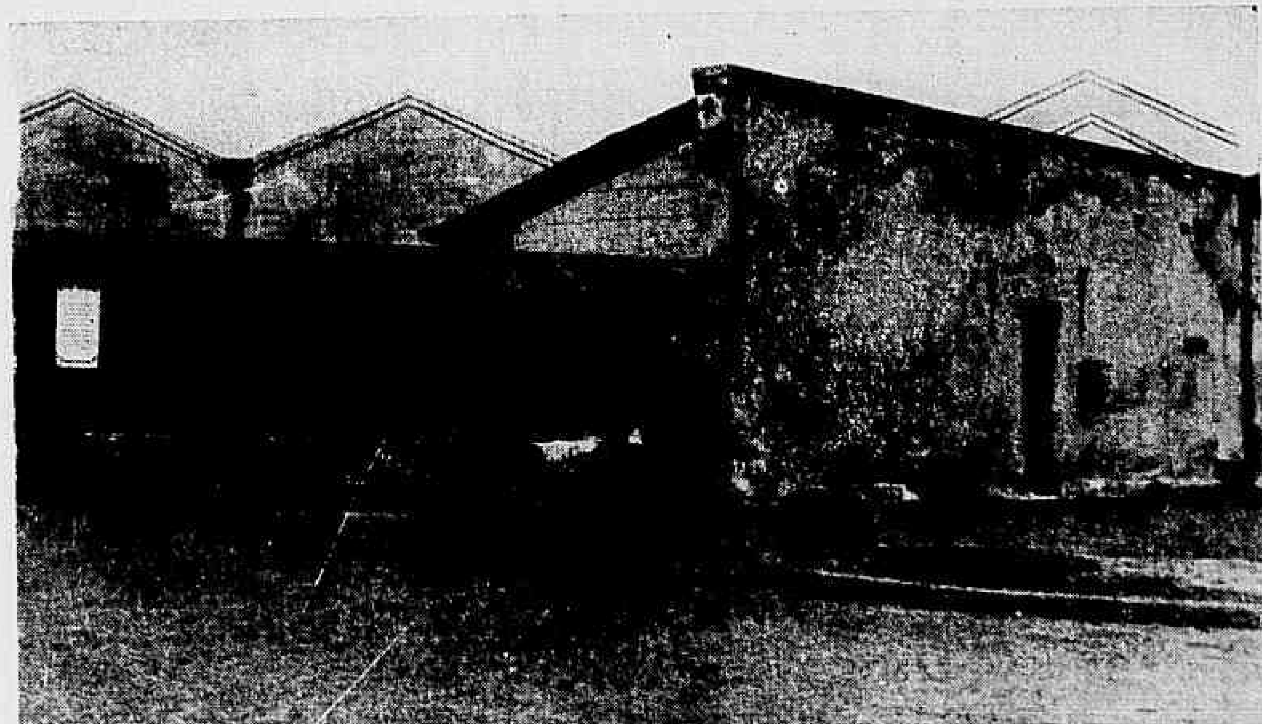
Pensai bem senhores, pensai bem, se aqui entre nós, neste momento, surgisse milagrosamente um contemporâneo da festa que agora solenizamos, alguém que tivesse assistido à partida gloriosa da locomotiva Baroneza, no Pôrto Mauá, e pudesse comparar a sua época com a nossa. Passadas as primeira conclusões sôbre a diferença extraordinária do progresso material, esta consciência se deteria sôbre a situação social do momento, quando não é mais possível vender-se famílias humanas como se fôssem lotes de animais, o que era o costume de seu tempo, e além do costume a única base considerada real, sustentada até pelo govêrno e pela religião, capaz de dar estabilidade à nossa civilização. Em seguida êste ressuscitado veria não ter havido modificação na linguagem, em nossa consciência cristã, em nossa substância liberal.

Pensai bem senhores, pensai bem, se daqui a cem anos, uma de nossas consciências, por qualquer ação de presença subjetiva, puder assistir ao segundo centenário de nossos transportes mecanizados. Passado o espetáculo do progresso material, teremos de comparar a alma da raça nos dois séculos, e a acharemos, sem dúvida, indiferente à coordenada tempo, observando também, inapelàvelmente, sem poder remediar, que muitas infelicidades humanas de nossos dias e de nossa terra, foram também exageradamente consideradas como oportunas e indispensáveis, pois o nosso espírito cristão, a nossa consciência liberal, a nossa "brasilidade" enfim, já têm raízes bastante profundas para não dependerem dêste acúmulo de sofrimento.

Tenho dito.



Solenidade comemorativa do primeiro centenário da instituição da engenharia ferroviária no Brasil, levada a efeito no Recife, vendo-se o Governador do Estado e altas autoridades.



Fundos da primitiva estação, vendo-se a placa de mármore que o Inst. Hist. e Arqueológico de Pernambuco fêz colocar marcando o local em que foi fuzilado o patriota Frei Caneca.

BANCO DO POVO S. A.

INSTALADO EM 27 DE ABRIL DE 1920

Carta Patente Nº 410 de 24 de Outubro de 1946

MATRIZ: — RUA DO IMPERADOR Nº 494 — RECIFE — PERNAMBUCO

AGÊNCIAS: GARANHUNS, CARUARU, PESQUEIRA, NAZARÉ DA MATA, ARCOVERDE (Pco.) e GUARABIRA (Pb.) — **ESCRITÓRIOS:** BEZERROS e SERTANIA (Pco.)

FILIAIS: — JOÃO PESSOA, CAMPINA GRANDE, NATAL, CIDADE DO SALVADOR e MACEIÓ

Capital	Cr$ 50.000.000,00
Capital Realizado	Cr$ 50.000.000,00
Fundo de Reserva Legal	Cr$ 12.053.483,30
Fundo de Reserva Especial	Cr$ 10.000.000,00
Fundo de Depreciação de Imóveis	Cr$ 2.000.000,00
Fundo de Depreciação de Móveis e Utensílios	Cr$ 4.559.203,20
Fundo de Assistência Social aos Funcionários	Cr$ 600.000,00
Lucros Suspensos	Cr$ 534.249,90

DIRETORIA

Afonso de Albuquerque
Antônio Álvares de Carvalho Lages
Antônio Martins do Eirado
Dr. Luiz Ignácio Pessoa de Mello

SUPLENTES:
Dr. João Cleofas de Oliveira
Guilherme Cunha Rêgo
Manoel Caetano de Britto
Arnaldo Almeida Alves de Britto

CONSELHO FISCAL:
Adelino Gonçalves
Constantino Asfora
Dr. Joaquim da Costa Carvalho

SUPERINTENDENTE:
Miguel Gastão de Oliveira

GERENTE DA MATRIZ:
Dr. Renato Pires Ferreira
Dr. José Aldemar Soares de Avelar

ATENÇÃO, LEITOR

Esta edição extra da REVISTA DA SEMANA custa Cr$ 20,00 e pode ser procurada em tôdas as bancas de revistas das capitais e das cidades do interior do Brasil.

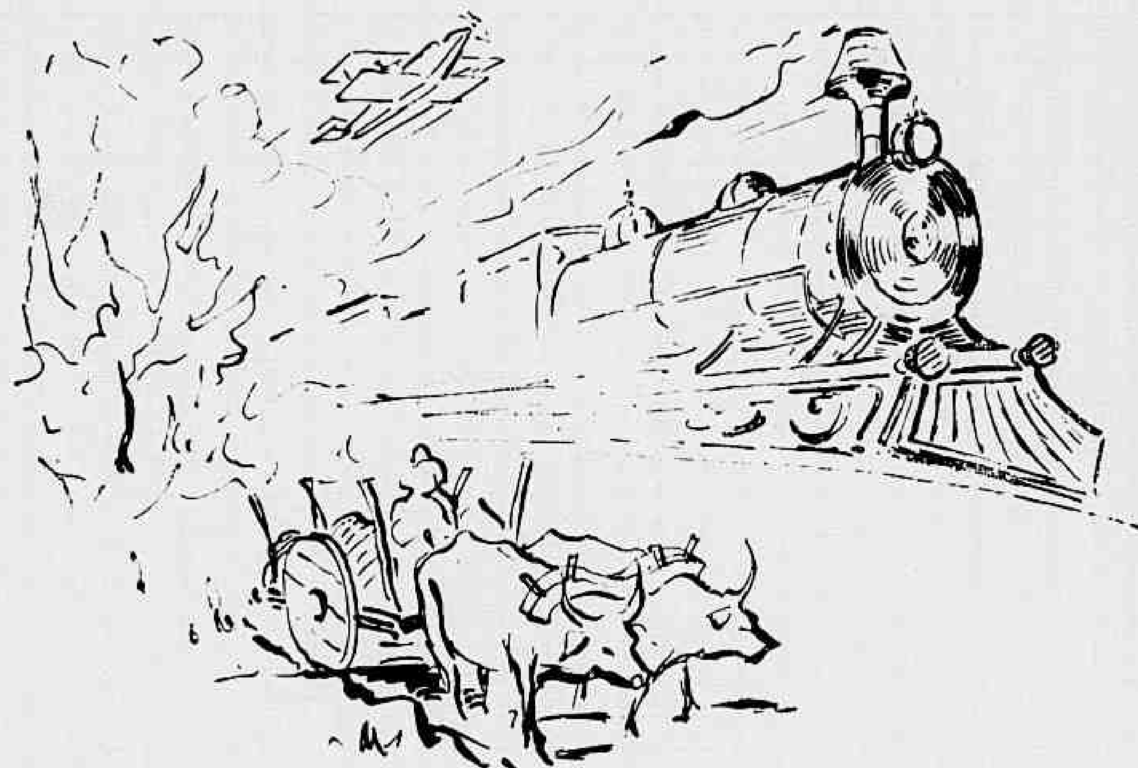
Mas também pode ser pedida pelo reembôlso postal à Companhia Editôra Americana. Rua Visconde de Maranguape, 15 — Lapa — Rio de Janeiro.

COMPANHIA VALE DO TRACUNHAEM

SEDE: GOIANA — PERNAMBUCO

AÇÚCAR
ÁLCOOL
CIMENTO

OS INIMIGOS DAS FERROVIAS



Quando o Barão de Mauá começou a revolucionar o país com suas idéias de progresso, imaginando riscar o território nacional com numerosas estradas de ferro do litoral aos sertões, nem todos os nossos homens públicos apoiaram a novidade. Até no velho senado do segundo reinado houve quem erguesse a voz contra a "perigosa adoção do trem de ferro", cujas locomotivas, "monstros a lançar fogo", queimariam os campos, incendiariam os pastos, destruiriam habitações, matando o gado, acabando com a pecuária, e por êsse andar a fora, num brado de alerta contra a inovação do "trem de ferro". Há nos Anais do nosso Congresso um discurso neste teor, de importante senador do Império, representante da terra fluminense. A idéia que se fazia das velhas "maxabombas" era a de temíveis engenhos capazes de provocar desgraças sem conto.

Embora havendo exagêro nesse pânico, as locomotivas a lenha causam males, muitas vêzes de consideráveis proporções, cujas fagulhas ateiam fogo a canaviais, incendeiam casas de palha, provocam incêndio nas matas marginais às vias férreas, etc.

Foi por êsse motivo que o poeta e repentista sertanejo Zépraxedi, conhecido artista do nosso "broadcasting" cantou nos versos de seu poema "Carro de boi" a decadência dos velhos meios de transportes do sertão nordestino, com o desaparecimento progressivo do melancólico "carro de boi", superado pelo transporte mecanizado. E' nesse poema de grande emotividade brasilistica, que, a certa altura, diz o poeta:

. . . .

"Veio o tempo moderno,
O astromove, o avião

. . . .

O trem, esta bêsta-fera
Tarvez prá fazê fiasco,
Toca fogo no panasco
Das terras do meu sertão".

ESTAÇÃO DE CRUZEIRO



★ O viajante entrou no carro dormitório, chamou o encarregado e recomendou:

— Quero que você me acorde antes de Cruzeiro. Tenho um sono pesado. Se eu resmungar, se protestar, se não quiser atender ao seu chamado, autorizo-o a pegar-me pelas pernas e, com bagagem e tudo, jogar-me na plataforma da estação. Aqui está uma pelega pelo serviço.

— Sim, senhor, patrão.

O empregado, um prêto alto, atlético, bem disposto, foi sentar-se ao seu pôsto de observação do dormitório e deixou o barco correr, isto é, o trem andar.

Ao aproximar-se a estação de Cruzeiro, o prêto foi à cabine do passageiro e tratou de despertá-lo:

— Está na hora, moço! — E batia com fôrça na porta.

Depois de muito trabalho, vendo que o homem não queria descer, agarrou-o à fôrça e o despejou com a valise, capa e um guarda-chuva na plataforma da estação de Cruzeiro.

O trem continuou para S. Paulo. Já alvorecia, quando o empregado percebeu um cidadão a avançar para êle, possesso, a esbravejar:

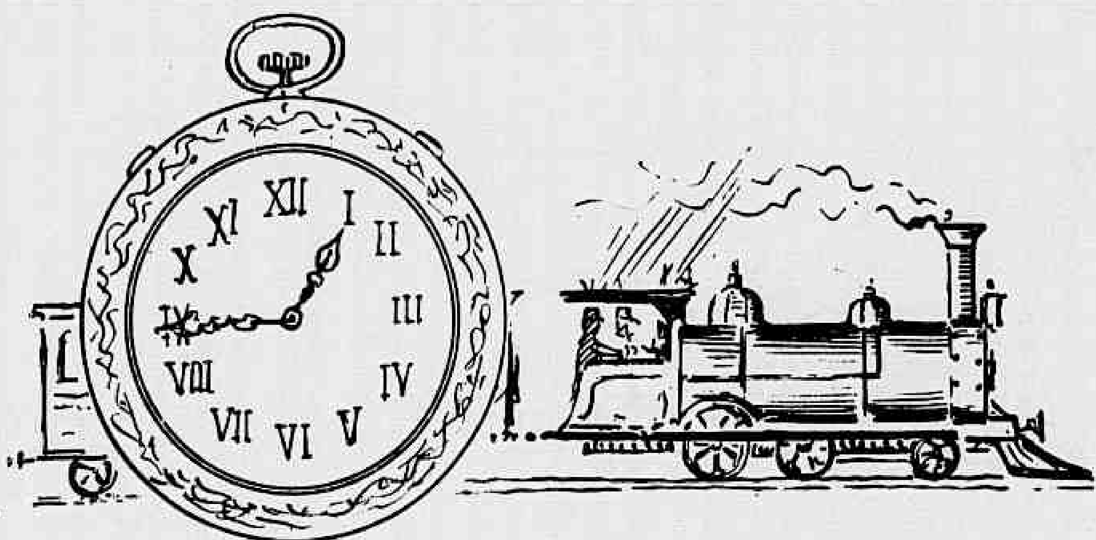
— Então, seu imprestável! Eu lhe dou cem pratas para você me acordar em Cruzeiro e já estamos em Mogi, e você aí sentado!

O ferroviário, que ficara perplexo diante do passageiro, assombrado como se estivesse diante de um fantasma, desatou a rir. Ria às gargalhadas, nervosamente, um rir forte, incoercível. O passageiro, indignado, bradou:

— E ainda ri, seu ingrato!

— E' que, seu moço, estou pensando no outro que botei na plataforma de Cruzeiro, com bagagem e tudo!... Como esperneava e me xingava! — E desatou a rir...

UM JOALHEIRO CONSTRÓI UMA LOCOMOTIVA



● Mathias W. Baldwin exercia a profissão de ourives e joalheiro. Dedicado ao exame dos maquinismos dos cronômetros, foi-se apaixonando cada vez mais por essa maneira de estudar os engenhos humanos. Um dia se aliou a certo maquinista a fim de, juntos, fabricarem pequenas máquinas fixas a vapor, coisa nova àquela tempo. Suas máquinas tiveram aceitação e os dois mecânicos venderam diversas, tôdas elas com o fim de fabricar ferramentas destinadas à estamparia de fazendas. Com a invenção de Stephenson, Baldwin se tornou maquinista e mecânico de mais altos vôos chegando então a construir uma locomotiva a 23 de novembro de 1832, a que deu o nome de «Old Iron Sides», com o pêso de 5.078 quilos, com quatro rodas e um tênder. Custou três mil e quinhentos dólares e desenvolvia mais de 48 quilômetros por hora. Obtendo sucesso com o seu engenho corredor, Baldwin construiu dez anos depois uma nova máquina com seis rodas e lhe adicionou os dois inventos mais importantes daquela década: o limpa-trilhos e a tolda do maquinista. Até então as locomotivas, tôdas elas vindas da Inglaterra, não tinham a «tolda» ou casa do maquinista, a fim de resguardá-lo das intempéries. Foi, pois, o americano Mathias W. Baldwin quem imaginou êsse refúgio e acrescentou o limpa-trilhos, tornando as locomotivas «Baldwin», muito procuradas pelas primeiras estradas de ferro, tanto do Brasil como o de outros países onde começava a novidade do «trem de ferro».

ALMEIDA COMÉRCIO E INDÚSTRIA DE FERRO Ltda.

Sucessora de L. B. de Almeida & Cia.

DISTRIBUIDORES DA CIA. SIDERÚRGICA NACIONAL — CIA. SIDERÚRGICA BELGO MINEIRA E OUTRAS USINAS NACIONAIS.

FUNDIÇÃO DE FERRO E OUTROS METAIS

Oficina mecânica em geral — Fogões à gás e lenha, marca "Progresso" — Prensas para ladrilhos e escritório.

Bancos para jardim — Colunas de ferro fundido para iluminação de jardins.

IMPORTADORES DE

Chapas de ferro pretas, galvanizadas e corrugadas para portas — Ferro em barras — Vergalhões — Cantoneiras — T — U — e eixos para transmissões — Tubos de ferro galvanizados, pretos, vermelhos e de aço para caldeira.

COMUNICAM A SUA NOVA RÊDE DE TELEFONES, A SABER:

MESA TRONCO	52-2104	SECÇÃO TÉCNICA ...	52-2103
SECÇÃO DE VENDAS.	52-2102	CONTABILIDADE	22-1342
SECÇÃO DE VENDAS.	22-0409	GERÊNCIA	22-2549
EXPEDIÇÃO	22-1584		

RUA DOS ARCOS, 28-42

RIO DE JANEIRO

O BEIJO NO TÚNEL



● No carro de primeira classe, dentre outros passageiros, ia sentado numa cadeira, um parzinho de recém-casados, e na outra cadeira, vis-a-vis, um senhor bastante idoso e um rapaz namorador. Quando o trem entrou no túnel ouviu-se o romântico trissar de um beijo seguindo-se o ruído sêco de forte bofetada. A cena tivera lugar entre os quatro. Quando o trem saiu da escuridão, embora ninguém falasse, pensava cada um com seus botões:

Ela: — Alguém me beijou; mas meu maridinho repeliu com uma bofetada a audácia do atrevido.

Êle, o maridinho: — Alguém beijou minha mulher; mas vi que ela se revoltou e deu na cara do insolente.

O velho: — Mas, francamente, porque diabo me deram uma bofetada?...

O «TREM» MINEIRO

● Em Minas Gerais tudo é «trem». Quando a uma mesa qualquer pessoa diz a outra: «Passe êsse **trem** aí», tanto pode ser o pernil de porco, como o paliteiro; a terrina de feijão ou o cardápio. Uma jovem formosa é um «trem» bonito; um sujeito muito alto é um «trem» comprido; uma chuva forte é um «trem» aborrecido; quando o sol queima, é «trem» quente. Tudo é trem. Até o trem de verdade. Isso pode causar embaraços a pessoas ainda desafeitas aos costumes locais. Um médico nortista, recém-chegado a Belo Horizonte, foi chamado ao telefone por uma cliente:

— Alô! E' o doutor F.?

— Sim, senhora.

— Doutor! O menino enguliu um **trem!**



— Enguliu... o quê?...

— Um **trem**, doutor! Está passando mal!

Julgando que se tratasse de **trote**, o facultativo respondeu:

— Pois então a senhora mande chamar um engenheiro da Central...

E bateu o fone no gancho.

COMPANHIA VALE DO RIO DOCE S. A.

A COMPANHIA VALE DO RIO DOCE S.A., apresentou em 1953, resultados auspiciosos, demonstrando a segurança de sua direção e a inteligência com que foram geridos os seus negócios. Entre os trabalhos de maior vulto ali realizados, destacam-se como de grande repercussão na economia da vasta zona do Rio Doce, os melhoramentos introduzidos nos serviços de sua ferrovia, meio principal de que se serve todo um imenso núcleo das populações dos Estados de Minas Gerais e Espírito Santo. Foram postas em tráfego 9 locomotivas Diesel-elétricas e 1 locomotiva hidráulica, aumentando o indice dos transportes de mercadorias. Quanto aos passageiros, também não descurou, providenciando para que a E.F. Vitória a Minas, de sua propriedade, conte com carros metálicos modernissimos, que trafegarão em breve. E a terminação do empedramento da linha completou o esfôrço do soerguimento da ferrovia.

As atividades principais da Companhia são as de extração, transporte e exportação do minério de ferro, das minas em Itabira. Também nessa parte, pôde a Companhia apresentar resultados surpreendentes. Na assistência social, é grande o trabalho feito:

● Conta a Companhia com um número superior a 6.600 empregados

e atendeu aos seus servidores, destacando-se as seguintes realizações: a) concessão, em junho, de uma gratificação correspondente a meio mês de vencimentos e outra igual em dezembro; b) renovação do seguro de vida coletivo, para todo o pessoal; c) manutenção do seguro contra acidentes no trabalho; d) Natal do Filho do Ferroviário da E.F. Vitória a Minas e Natal do Filho do Operário das Minas; e) prosseguimento do plano de moradia adequada; f) contribuição de Cr$ 480.000,00 para a Sociedade Beneficente dos Funcionários da Vale do Rio Doce, uma organização que vem justificando as suas finalidades; g) auxilio material e financeiro a organizações sociais e esportivas de servidores da Companhia; h) manutenção da licença-prêmio de 3 meses aos funcionários que concluiram 10 anos de serviço; i) promoções normais, conforme o Regulamento Interno; j) construção de 60 casas para empregados na Estrada e 40 para os das Minas, em Itabira; k) construção, em Governador Valadares, de um edificio destinado a servir de dormitório para os empregados da E.F. Vitória a Minas, em trânsito. Êsse dormitório, que tem todos os requisitos de confôrto e higiene, já possui, inicialmente, 120 leitos. Também foram instalados 14 dormitórios de madeira, para auxiliares noturnos, ao longo das linhas da Estrada; l) a Companhia ainda reestruturou o quadro geral dos seus funcionários, beneficiando tôdas as carreiras, pois abriu padrões novos em todos os setores. Com os beneficios permanentes concedidos, quanto ao salário-familia, adicional "pro-tempore" e um abono já incorporado aos vencimentos, pôde a Companhia atender a tôdas as reivindicações do seu operariado. Assim, conseguiu ela praticar proteção ao trabalhador, que é uma das normas governamentais do eminente Chefe da Nação. Embora todos êsses beneficios importassem em um aumento de despesa de Cr$ 60.000.000,00, por ano, a Companhia julgou-se obrigada a atender às aspirações daqueles que a auxiliam. A prova de que a Companhia soube ouvir os reclamos merecedores de atendimentos está na satisfação demonstrada à direção da mesma pelo operariado.

ESTRADA DE FERRO É IDÉIA DE PROGRESSO

EM 1845, quando ainda era o Rio de Janeiro uma cidade desconfortável, com ruas sujas, sem higiene, em pleno apogeu da escravatura negra, já as províncias de Minas e S. Paulo lhe eram tributárias. Embora as estatísticas não possam ser cientificamente exatas, há dados aceitáveis a respeito do movimento de trânsito de mercadorias, animais e gente que vinham de S. Paulo, Minas e E. do Rio, para a Côrte. Eram mercadores, políticos, famílias em visita à capital do império, gente que se mudava para cá, ou regressava aos seus horizontes depois de temporadas no Rio. Em 1845 acusava o trânsito entre o Rio e as diversas localidades daquelas províncias, o total de 10.304.608$000 (dez milhões e trezentos e quatro mil e seiscentos e oito cruzeiros), soma considerável para a época. Em 1856 o montante chegava a mais de 13.500 contos de réis, contribuição de Vassouras, Pati do Alferes, Paraíba do Sul, Valença, Piraí, Barra Mansa, Rezende, Campo Belo, S. João do Príncipe, Bananal, Areias, Queluz, Lorena, etc.

A êsse tempo já havia um movimento de duzentas pessoas, diàriamente, do interior para o Rio e do Rio para o interior, na média de cinco mil réis (Cr$ 5,00) **per capita**, como despesa de transportes, em lombo de burro, a cavalo, etc.

Estimativas dos meiados do século XIX davam para o movimento comercial entre a Côrte e o interior o total de mais de 20 mil contos de réis, convertido em libras, 2.268.000, câmbio ao par, mais ou menos. Naquele tempo tudo era feito tomando-se por base a **libra esterlina**, embora o **mil-réis** brasileiro já houvesse alcançado cotação superior ao dinheiro inglês, com câmbio acima do par.

O movimento comercial, de coisas e pessoas entre o Rio e as províncias vizinhas não tardou a seduzir os espíritos mais progressistas daqui e do exterior, despertando-lhes a idéia de vencer as distâncias e açambarcar tais zonas com a construção de uma estrada de ferro a partir do Rio em direção ao interior fluminense, ao mineiro e ao paulista. Havia comércio animador com intercâmbio acima de vinte mil contos; havia quase 75 mil pessoas a viajar entre o Rio e o interior e vice-versa, anualmente; havia grande movimento de animais de variada espécie para o mercado do Rio e exportação de muitos objetos do Rio para as províncias.

Se tudo isso fôsse objeto de tráfego ferroviário, daria para sustentar uma companhia de «trem de ferro» e enriquecer os seus acionistas.

Desde a lei 101, de 31 de outubro de 1835, que o Pe. Feijó, Regente do Império, abrira as portas dos capitalistas daqui e do exterior para a exploração industrial de vias férreas. É interessante notar que a idéia do famoso político não fôra o progresso do país. O que visava era a união dos brasileiros do sul, centro, nordeste e norte, pois sentia que perigava a unidade nacional, havendo o risco de separatismos irreparáveis. Feijó, então, viu na estrada de ferro nascente na Europa o liame ideal para articular sòlidamente tôdas as zonas do país, tão mal conhecidas entre si, cheias de regionalismos antibrasilistas, com a bandeira do federalismo a robustecer a separação. Veio então Decreto de 31 de outubro de 1835, concedendo favores a quantos organizasse emprêsas para construir estradas de ferro no Brasil, ligando o Rio ao Rio Grande, Minas e Bahia.

Vale a pena acrescentar que Feijó teve a visão dos problemas nacionais daquele tempo, embora o Decreto não pudesse produzir seus frutos imediatos, porquanto a própria Inglaterra — pátria do caminho de ferro — sòmente em



O famoso padre Antônio Diogo Feijó, Regente do Império e a quem se deve a primeira lei sôbre caminhos de ferro.

1830 pudera contar com uma linha regular e esta mesma de poucos quilômetros de extensão.

Segundo fôra imaginado, quando começassem os assentamentos de trilhos do Rio para o Sul, Centro-Leste e Norte, teria a rêde cêrca de 5.500 quilômetros, esperando-se que os capitais inglêses afluíssem ao Brasil para êsse fim. Mas a Lei Feijó não incluía uma particularidade essencial aos financistas inglêses: a garantia de juros, novidade criada pelos russos e que servia de base a qualquer investimento. Ora, na própria Inglaterra a lei que concedia favores destinados à construção de estradas de ferro era muito mais atraente do que a da Regência, razão por que ninguém se animou a vir aplicar suas libras esterlinas no Brasil e em uma novidade ainda cheia de temores. Coube aos brasileiros a tentativa de realizar o programa ferroviário, aparecendo então Thomas Cockrane com a «Imperial Companhia de Estradas de Ferro», que não foi avante, a mesma sorte cabendo a outras emprêsas organizadas, como sucedeu com a concessão feita à firma Aguiar, Viúva, Filhos & Cia. (a primeira outorgada no Brasil), a de Silva Caldeira e a do Visconde de Barbacena.

Verificando-se que a ausência de uma cláusula admitindo a «garantia de juros» tinha sido a causa essencial do retraimento dos capitais britânicos em favor da construção de nossas primeiras ferrovias, veio então a Lei 641, de 26 de junho de 1852, com a qual, não sòmente se oferecia a garantia de juros até 5% do capital empregado, como ainda se ampliava o prazo da concessão, de 40 para 90 anos. Os primeiros estrangeiros que figuram em concessão no solo brasileiro são os inglêses Edward de Mornay e Alfred de Mornay, engenheiros e irmãos, que obtiveram o privilégio de construir uma estrada de ferro entre o Recife e Água Preta. Por êsse traçado a linha férrea seguia até atingir Garanhuns, prosseguindo em busca do rio S. Francisco, com o qual se articulava para completar o escoamento do já considrável intercâmbio do chamado «Nilo brasileiro».

Dentro dêsse critério, surgiu depois a «Recife and São Francisco Railway Company» cuja organização se realizara em Londres desde 1853. Mas o traçado fôra outro. Ao invés de dirigir-se a Água Preta, derivou para o Cabo (Cabo de Santo Agostinho) inaugurando-se o primeiro trecho, com pouco mais de 31 quilômetros em fevereiro de 1858. Foi esta a primeira estrada de ferro inglêsa do Brasil, com sede em Londres, e a segunda do país cronològicamente. Seu capital constava de 48 mil ações, cabendo aos subscritores brasileiros a quota de 12 mil. Só em 1862 chegou a Una (hoje Palmares) a ponta dos trilhos, passando por Água Preta, numa extensão, desde o Recife, de quase 125 quilômetros, dividida em três lances: Cinco Pontas, Afogados, Boa Viagem, Prazeres, Ilha e Cabo (31,511 km). Segundo trecho: Ipojuca, Olinda, Timbó Açu e Escada (26,160 km). Terceiro: Limoeiro, Freixeiras, Aripibu, Ribeirão, Gameleira, Cuiambuca, Água Preta e Una (67,068 km) ultimado em 1862.

A construção dêsses três primeiros lances da «Recife S. Francisco», que, depois tomou o nome de «Great Western Brazil Company» e é hoje Rêde Ferroviária do Nordeste, levou mais de sete anos. A causa principal dessa demora está estudada no capítulo «A cólera morbus na construção da primeira ferrovia do Norte do país», desta edição.



Para maior rendimento da exploração da mina de fosforita nos antigos terrenos do Forno da Cal, a emprêsa adquiriu e está adquirindo máquinas de grande eficiência, como esta Carregadeira mecânica, que recolhe fosfato do pátio.

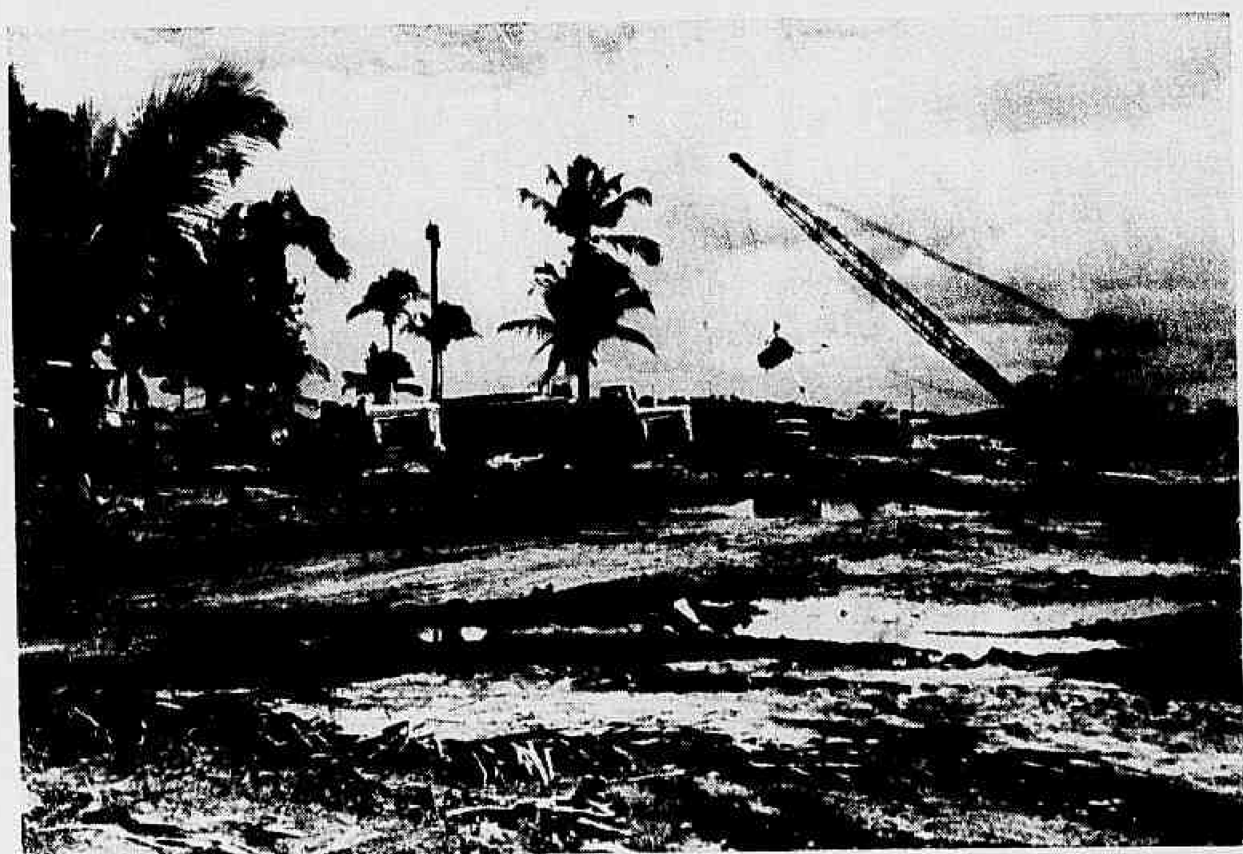
45 MILHÕES DE TONELADAS DE FOSFORITA

DESCOBRE-SE E JÁ SE EXPLORA EM OLINDA, PERNAMBUCO, ENORME JAZIDA DE FOSFATO QUE VEM LIBERTAR NOSSA LAVOURA DA IMPORTAÇÃO ESTRANGEIRA.

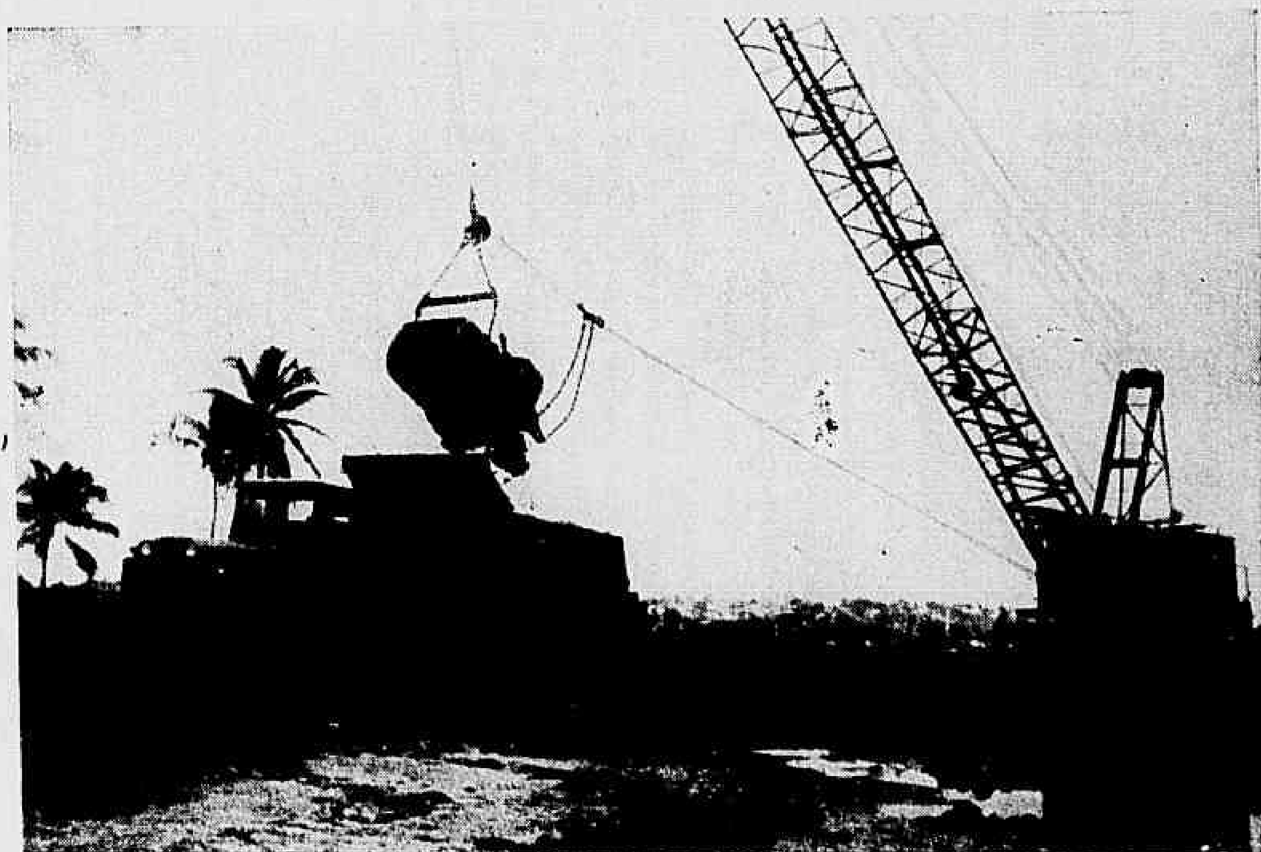
Texto de S. L. GUIMARÃES — *Fotos de ARLINDO BARBOSA*

NÃO é de hoje que os técnicos em agricultura bradam contra a má política até agora seguida em nossa lavoura, de migração da cultura dos campos, explorando-se o solo até que a terra se canse, para irmos derrubar matas e plantar em novas roças o mesmo que abandonávamos nas anteriores. E' êste um processo de lesa-pátria, sistema bárbaro de matar um país, por mais extenso que seja, como o nosso. Que faltava? Educação técnico-científica do agricultor para o maior rendimento por hectare. Mas, para isso era indispensável e urgente o mais vasto e metódico serviço de adubação do solo brasileiro, em geral ácido, por meio de fosfato natural. Outra dificuldade surgia: a importação dos fosfatos. Nossa produção anual não chega a umas 50 mil toneladas, elevando-se a importação ao dôbro, tendo aumentado consideràvelmente até ao ano de 1951, quando atingiu o nível de 126 mil toneladas, em fosfatos naturais e superfosfatos. Então se apresentou êste outro problema: não era possível mais importar adubos fosfáticos por falta de divisas! Resultado: caía a lavoura brasileira num declive perigoso, capaz de levá-la ao extermínio.

Mas, em 1949, quando se procedia a sondagens para localizar um lençol de água mineral, nos terrenos do *Forno da Cal* pertencentes à emprêsa "Novas Indústrias Olinda, S. A.", sociedade fundada pelo saudoso industrial Antônio da Costa Azevedo, proprietário da Usina Catende, foi descoberto fosfato de origem bioquímica, sob grande camada de calcáreo perfeitamente explo-

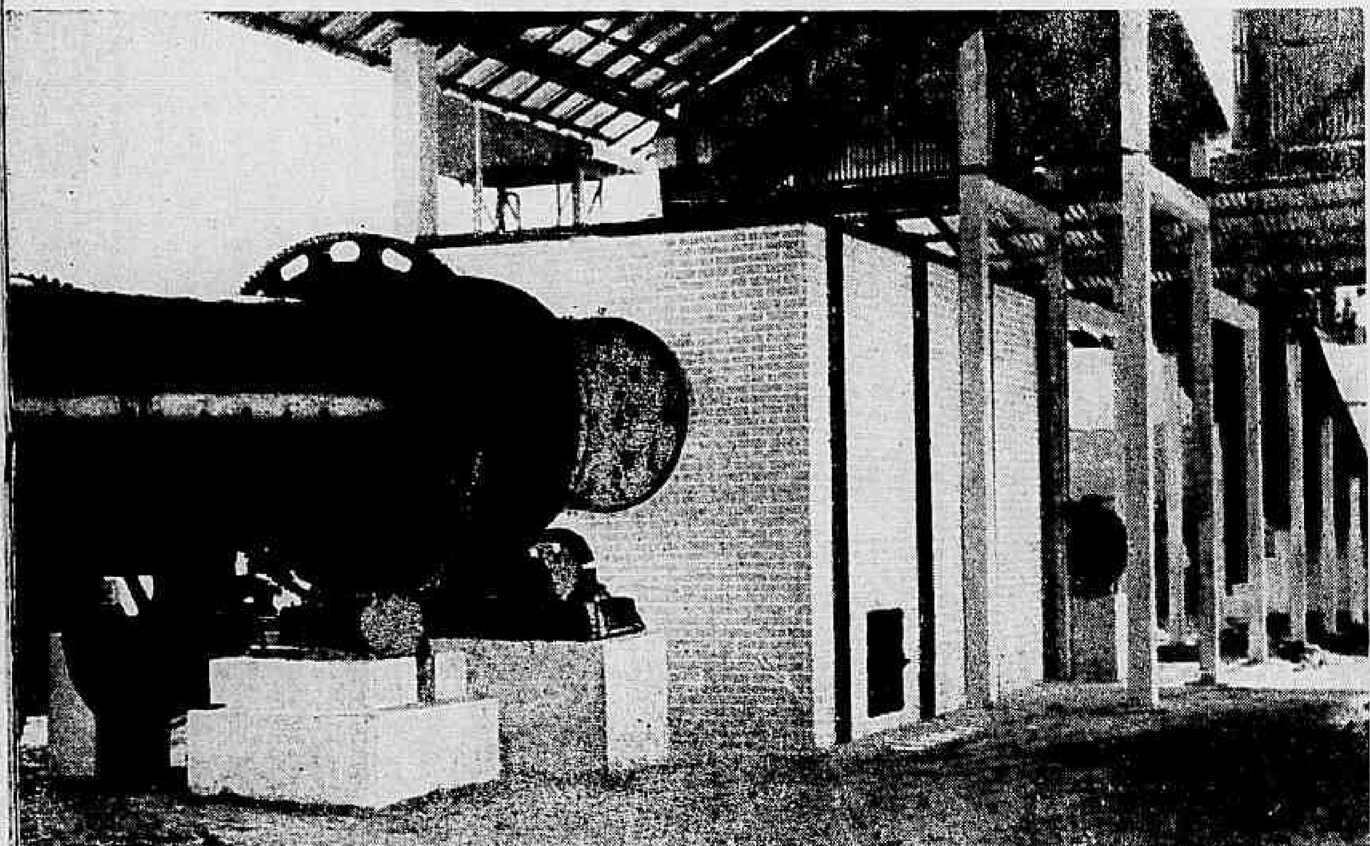


Vista dos serviços de mineração das jazidas de fosforita, ora em plena atividade e a 5 quilômetros do pôrto do Recife.



Drag-line em ação carregando uma transportadora mecânica com o riquíssimo minério de fósforita, para beneficiamento.

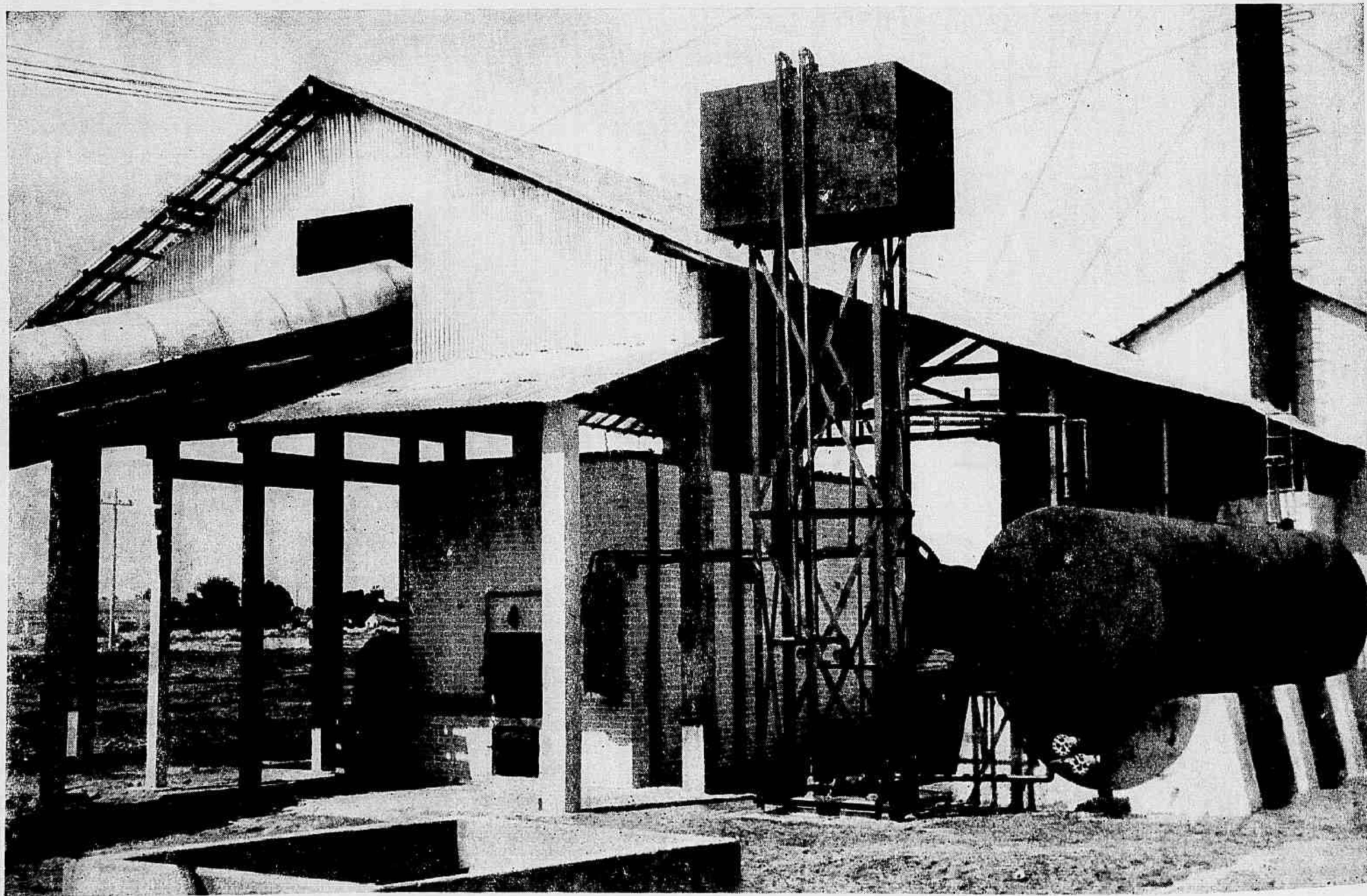

Nos terrenos das escavações uma carregadeira mecânica despéja fosforita num caminhão basculante de 20 toneladas.


Seção de secagem do minério por processos modernos, garantia da excelência de um produto que vem salvar nossa lavoura.

rável. Organizou-se então a "Fosforita Olinda, S. A.", cujos principais acionistas são as emprêsas "Novas Indústrias Olinda, S. A." (Novolinda) e "Companhias Reunidas Olinda, S. A." (C.I.R.O.) para a exploração imediata das grandes jazidas cuja cubagem é calculada em 45 milhões de toneladas. Todos os estudos foram realizados com a cooperação do Departamento Nacional de Produção Mineral, não só em Forno da Cal, como em Fragoso, que lhe fica vizinho, formando, porém, uma só e imensa jazida. Mais de duzentos furos de sonda foram realizados, e, de todos os elementos minerais extraídos do subsolo, submetidos a análises de laboratórios do Brasil e Estados Unidos, resultou a constatação de que a fosforita de Olinda é de qualidade superior pelo seu elevado teor de anidrido fosfórico, com alto grau de solubilidade em ácido cítrico ou citrato de amônio, portanto, de fácil assimilação. E' de tal excelência a fosforita ora em exploração em Olinda, que o Instituto Agronômico de Campinas, após experimentos e análises nas primeiras amostras extraídas da jazida do Forno da Cal, oficiou à Secretaria de Agricultura de S. Paulo, a 17 de janeiro de 1953, afirmando, que "a natureza sedimentar do fosfato de Olinda, *em tudo similar aos fosfatos da África do Norte*, permite prever um beneficiamento mais fácil e um uso agrícola mais imediato, que os outros fosfatos naturais brasileiros".

Os técnicos do Instituto Agronômico do Nordeste também constataram a elevadíssima qualidade da fosforita pernambucana, segundo experimentos realizados em cana de açúcar, em competição com o hiperfosfato africano e outros superfosfatos, obtendo-se resultados verdadeiramente supreendentes. Em experimentos recentemente efetuados na Estação Experimental de Itapirema numa plantação de laranjeiras em precaríssimo estado de vegetação, observou-se sensacional reação, conforme ofício dirigido aos diretores da Fosforita Olinda S. A., pelo chefe daquele Departamento do Ministério da Agricultura. No Instituto de Tecnologia Industrial de Minas Gerais também foram realizados ensaios e análises, chegando-se à conclusão de que a fosforita de Olinda de 95,1% em ácido cítrico é superior a muitos fosfatos africanos e ao da Flórida. Muitas outras análises e experiências têm sido efetuadas, tôdas atestando a superior qualidade da fosforita pernambucana ora em exploração e com possibilidades de abastecer o mercado nacional e exportar para o estrangeiro, tornando-se um produto criador de divisas e não mais absorvente de câmbio.

Visitamos os campos de exploração dessa nova indústria extrativa brasileira, onde já se havia minerado até 31 do corrente

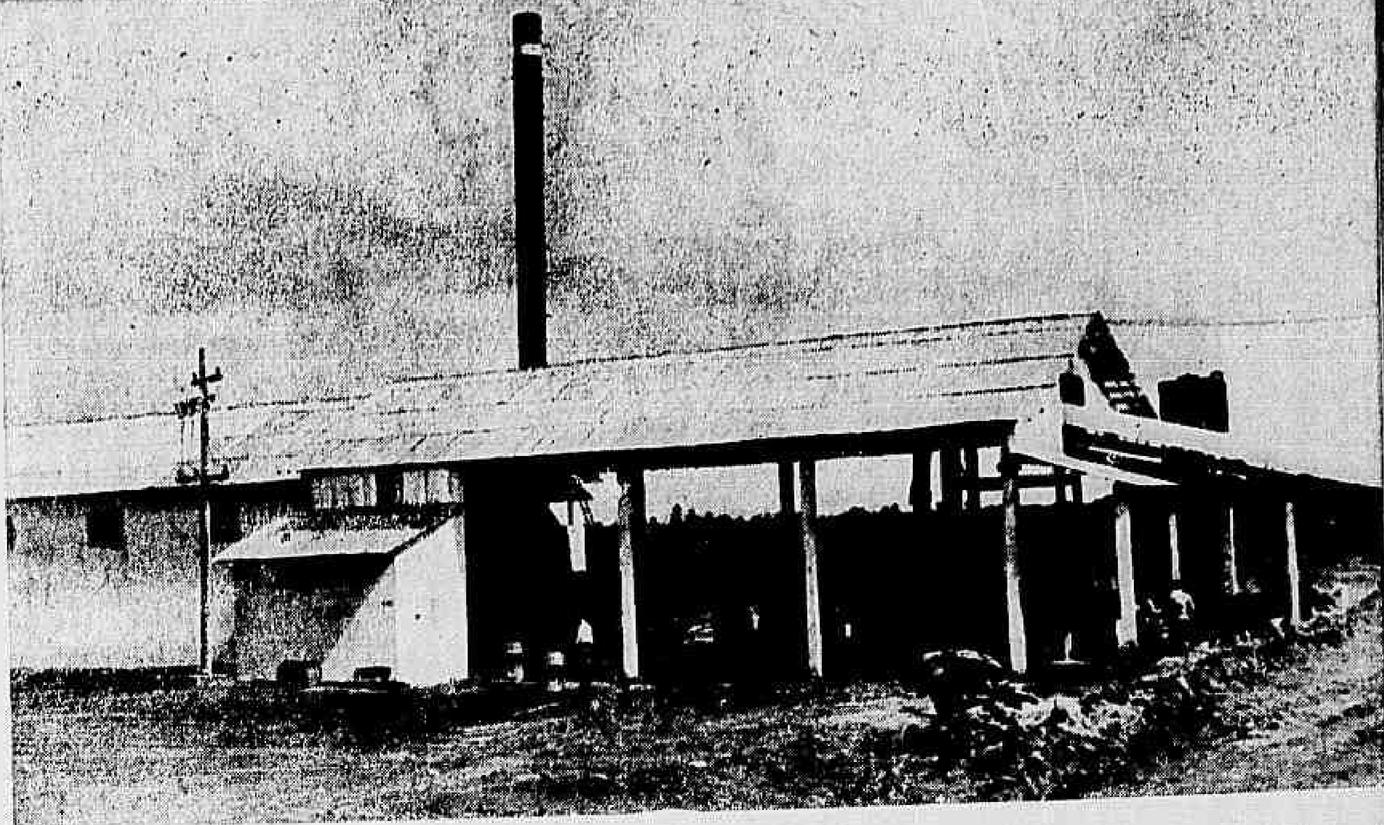

Apesar das imensas dificuldades para obter câmbio destinado a importações de maquinaria e petrechos indispensáveis à exploração da fosforita e seu beneficiamento, usinas de secagem foram montadas e estão em acelerado funcionamento.

ano 28 mil toneladas de fosfato. O beneficiamento foi iniciado com uma usina com a capacidade anual de 60 mil toneladas, ou seja cêrca de metade do consumo atual em todo o Brasil. A produção em larga escala está em vias de ser posta em ação, com a próxima chegada de grande escavadeira *Bucyrus Erie*, capacidade de oito jardas cúbicas, com o que a emprêsa poderá extrair até 600 mil toneladas anuais de minério. No que diz respeito ao beneficiamento, esperam os diretores da Fosforita Olinda S. A., em 1955 estar com as instalações definitivas em funcionamento para uma produção anual no total de 300 mil toneladas de fosfato beneficiado, regulando mil toneladas diárias, o que dá para suprir com largos excessos o consumo de adubos fosfatados do país e exportar o excedente.

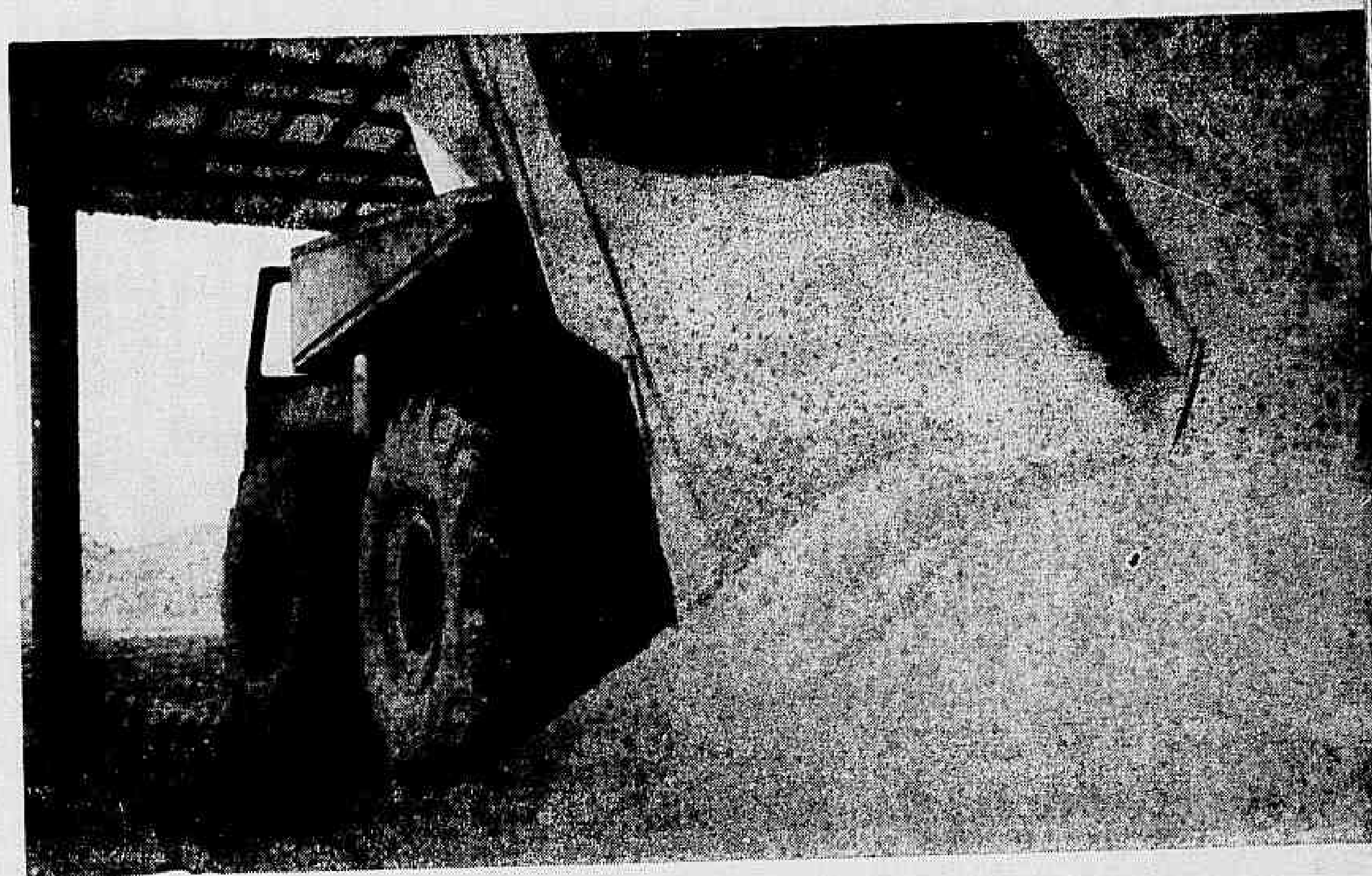
Uma das particularidades mais interessantes da fosforita olindense é a de estarem, tanto as minas como as usinas de beneficiamento, a seis quilômetros e pouco da estação ferroviária e a cinco quilômetros e cem metros, do pôrto do Recife, em linha reta.

A existência, pois, de jazidas tão importantes de fosfatos naturais em Pernambuco, vem contribuir para que o Brasil se liberte da evasão de capitais e melhore o rendimento de sua lavoura, empregando fertilizantes nacionais de módico preço e de eficácia absolutamente comprovada. Para mostrar o que representa para a agricultura o emprêgo de fertilizantes, comparemos a produtividade do Egito com 600 quilos de algodão por hectare, e a do solo do Nordeste brasileiro, com o rendimento mesquinho de 129 quilos! Por quê? Porque, enquanto o Egito emprega em larga escala os fertilizantes, no Nordeste nada se faz a êsse respeito. Disse o técnico americano A. L. Lang, que o fosfato natural é alimento essencial às plantas. Todos os países do mundo que lutam com o problema da crise de produção agrícola, estão seguindo a política dos adubos, com o que conseguem multiplicar as colheitas sem ter que ampliar a área cultivada. A Índia, a Nova Zelândia, são exemplos frisantes dessa aplicação de fertilizantes. o que devemos fazer agora em nosso país, com a produção da jazida de fosforita de Olinda, a única no seu gênero, no país, e a terceira em todo o mundo.

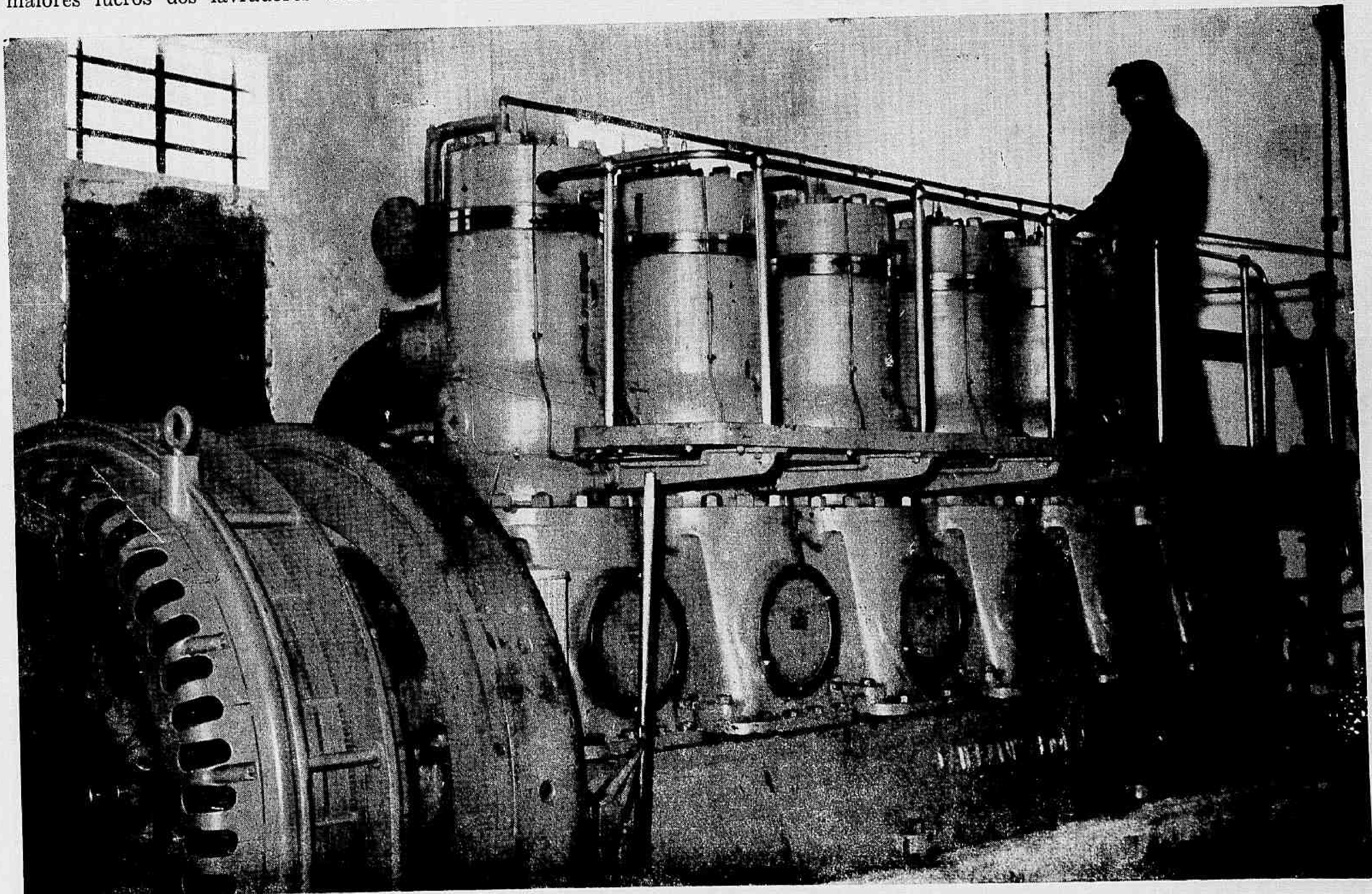
Essa emprêsa, sob a direção de capitalistas e industriais pernambucanos, foi fundada em maio de 1953 e, num verdadeiro *tour de force*, já em novembro do mesmo ano uma Dragline se movimentava, conseguindo a Companhia minerar até 31 de maio do corrente ano, 28 mil toneladas de fosfato. Homens pioneiros têm dedicado grande parte de suas atividades à exploracão da fosforita do Forno da Cal em Olinda, cientes de que, todo o sacrifício que fizerem, será em benefício do Brasil, emancipando-o de uma importação onerosa, hoje quase impossível, contribuindo para maior produção de nossos campos e, conseqüentemente, maiores lucros dos lavradores brasileiros.



Vista parcial da instalação pilôto de beneficiamento do minério olindense, ora atraindo as atenções do país inteiro.



Um caminhão basculante traz dos terrenos onde exploram as jazidas de fosforita e despeja sua pesada carga nos armazéns.



Um dos grupos Diesel de quatrocentos H.P. que fornecem energia às instalações da «Fósforita de Olinda S.A.», cuja produção em aumento constante deverá atingir, em breve tempo, um nível capaz de suprir nossas necessidades e mesmo excedê-las.

O DISCURSO DE MAUÁ

QUANDO, a 30 de abril de 1854, S.M. o Imperador D. Pedro II acompanhado da Imperatriz, dos membros da imperial família bem como do séquito da Casa Real, assistia à inauguração da primeira estrada de ferro construída no Brasil, pronunciou o realizador do sensacional melhoramento, Irenêo Evangelista de Sousa, o seguinte discurso:

«Senhor.

A diretoria da Companhia — Navegação a vapor e estrada de ferro de Petrópolis — vem render graças a V.V. M.M. pela honra que se dignaram conferir à estrada, vindo assistir à solenidade de sua inauguração.

Vinte meses são apenas contados desde que V.V. M.M. honraram com as suas augustas presenças o primeiro acampamento dos operários da companhia; coube-me então a distinta honra de depositar nas mãos de V.M. um humilde instrumento de trabalho, do qual V.M. não se desdenhou de fazer uso, como para mostrar aos seus súditos que o trabalho, essa fonte perene da prosperidade pública, era não só digno da sua alta proteção, porém mesmo de tão extraordinária honra!

Êsse exemplo, Senhor, não foi perdido; êle fêz vibrar em nossos corações o entusiasmo a êsse sentimento um tanto indefinível, porém que, uma vez despertado em corações generosos, não há mais sacrifício de que não sejam capazes, não há mais obstáculos que não saibam vencer!

Hoje dignam-se V.V. M.M. de vir ver correr a locomotiva veloz, cujo sibilo agudo ecoará nas matas do Brasil — prosperidade e civilização — e marcará sem dúvida uma nova era no país. Seja-me permitido, Imperial Senhor, exprimir nesta ocasião solene um dos mais ardentes anelos do meu coração: esta estrada de ferro, que se abre hoje ao trânsito público é apenas o primeiro passo, na realização de um pensamento grandioso. Esta estrada, Senhor, não deve parar, e se puder contar com a proteção de V.M. seguramente não parará mais, senão quando tiver assentado a mais espaçosa de suas estações na margem esquerda do Rio das Velhas.

Ali se aglomerará para ser transportada ao grande mercado da Côrte a enorme massa de produção com que devem concorrer para a riqueza pública os terrenos banhados por essa imensa artéria fluvial, o rio de S. Francisco e os seus inúmeros tributários.

E' então, Senhor, que a majestosa baía, cujas águas beijam com respeito as praias da capital do Império, verá surgir em seu vasto e abrigado ancoradouro navios sem conta. E' então, Senhor, que o Rio de Janeiro será um centro de comércio, indústria, riqueza, civilização e fôrca, que nada tenha que invejar a ponto algum do mundo!

Uma proteção eficaz aos primeiros passos dêste meio de locomoção admirável, que tem contribuído poderosamente para a prosperidade e grandeza de outros povos, fará com que seja uma realidade, e porventura em época não mui distante, esta visão que me preocupa.

Dignai-vos, Imperial Senhor, de acolher os ardentes votos que faz a diretoria da companhia que leva a efeito no Brasil a primeira estrada de ferro, pela glória do reinado de Vossa Majestade, pela ventura da augusta família imperial e pela prosperidade da grande Nação, cujos destinos se acham confiados à alta sabedoria e paternal solicitude de Vossa Majestade».

A estas palavras respondeu o Imperador:

«A diretoria da estrada de ferro de Mauá pode estar certa de que não é menor o meu júbilo ao tomar parte no comêço de uma emprêsa que tanto há de animar o comércio, as artes e as indústrias do Império».

Foi nessa ocasião que recebeu o extraordinário brasileiro Irenêo Evangelista de Sousa o título de Barão de Mauá, e, anos depois, o de Visconde de Mauá, batizando-se a primeira locomotiva da Companhia, com o nome de «Baroneza», em homenagem à espôsa do famoso industrial e banqueiro.

Não se deixe enganar:

placas brancas na garganta podem ser difteria!



As crianças estão permanentemente sujeitas ao perigo de contrair difteria. Isto porque nem só os enfermos e convalescentes transmitem essa moléstia. Pessoas há que, embora restabelecidas, continuam a espalhar por tempo indeterminado os bacilos de sua garganta ou nariz. E já se comprovou que, nas grandes cidades brasileiras, em cada 100 indivíduos sãos existe um portador de difteria.

Muito cuidado, portanto. É preciso rodear os seus filhos de uma segura proteção sanitária. Informe-se quanto aos meios de prevenir, descobrir e combater a difteria. Conheça o folheto que, sôbre o assunto, preparou o Departamento Médico da Sul America.

Sul America
Companhia Nacional de Seguros de Vida
Fundada em 1895



GRÁTIS! *A Sul America lhe oferece, gratuitamente, o folheto "Difteria", com tudo que você precisa saber sôbre essa enfermidade. Peça-o ainda hoje.*



A SUL AMERICA - CAIXA POSTAL 971, RIO DE JANEIRO
Peço-lhes que me remetam o folheto "Difteria".

Nome__________
Data do nasc.: dia______ mês______ ano______
Profissão______ Casado?______ Tem filhos?______
Rua______ N.º______ Bairro______
Cidade______ Estado______
12-uuuu-1234567890

VIAÇÃO FÉRREA FEDERAL LESTE-BRASILEIRO

DADOS HISTÓRICOS DE UMA DAS MAIORES ORGANIZAÇÕES FERROVIÁRIAS DO PAÍS

● O primeiro trecho inaugurado foi o de Calçada (na capital da Bahia) a Paripe, em 28 de junho de 1860 com 14 km de extensão.

● Daí até Alagoinhas, no quilômetro 123, a 13 de fevereiro de 1863.

● Sua extensão atual é de 2.544 km e 965 m (Com os desvios: 2.672.708.)

● Tração a vapor na maior parte, usando também a Diesel. A elétrica, a atual administração da Leste já iniciou com absoluto sucesso o tráfego experimental entre Salvador e Alagoinhas, cobrindo uma distância de 126 kms.

● É propriedade e administração direta do Govêrno Federal. É deficitária; mas, para reduzir o «deficit», ou equilibrar a receita e a despesa, será preciso:

a) — Reequipar a estrada com material rodante eficiente.

b) — Fazer um reajustamento das tarifas.

c) — Melhorar as condições técnicas das linhas, construindo algumas variantes.

d) — Dar um regime administrativo mais compatível com os modernos planos de exploração ferroviária.

A V.F.F. Leste Brasileiro compreende diversas linhas e é o resultado da incorporação de várias estradas. Começou com a Estrada de Ferro Bahia a Alagoinhas, originada em virtude da lei n.º 641, de 26 de junho de 1852 e da de nº 725 de 2 de outubro de 1853. O Govêrno Imperial, pelo decreto nº 1.299, de 19-12-1853, concedeu a Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto o privilégio exclusivo, por 90 anos, para a sua construção até o rio S. Francisco, com 5% de garantia de juros.

Em Londres organizou-se a «Bahia and S. Francisco Railway Company» para levar a efeito a referida construção. Em 14 de maio de 1856 o govêrno aprovou os estudos até Alagoinhas sendo as obras iniciadas em 24 do mesmo mês, fixando o capital da Companhia, para efeito de garantia de juros, em 1.800.000 libras esterlinas.

O prolongamento até Juàzeiro, no S. Francisco, só em 17-7-871 foi autorizado com a Lei nº 1953, contratando-se os estudos com o Engº Antônio Maria de Oliveira Bulhões.

Depois de aprovados os estudos, em Março de 1876, foi celebrado o contrato para a construção do trecho Alagoinhas a Vila Nova da Rainha, hoje cidade do Senhor do Bonfim. Em 24 de março de 1896 chegava a Juàzeiro distante 575,440 km. de Salvador.

A linha de Alagoinhas a Timbó foi construída mediante concessão à «Bahia And S. Francisco Railway Cº», sendo inaugurado o tráfego a 30-3-1887, porém resgatada pelo govêrno pela lei nº 652, de 23-11-1899, e pela importância de 167.500 libras esterlinas.

De Timbó a Propriá, em Sergipe, com 344,337 km. de extensão, o govêrno iniciou a construção em 12 de abril de 1908 e, mediante concorrência, contratou o prosseguimento das obras com o Engº Austricliano de Carvalho, ficando concluída a linha até Propriá, em 1915.

A Estrada de Ferro Central da Bahia que hoje constitui a linha Sul e que se liga à Central do Brasil, em Monte Azul, Minas Gerais, teve início com o decreto Imperial nº 3.590, de 17-1-1866, concedendo à «Paraguassu Steam Tram-road Company» o privilégio por 90 anos para construção de uma estrada de ferro de Cachoeira à Chapada Diamantina, inclusive o ramal de Feira de Santana. Tendo falido o primeiro concessionário surgiu a «Brasilian Imperial Central Bahia Railway Company Limited» que em 1874 reiniciou os trabalhos de construção e em 2-7-1876 inaugurou o tráfego do ramal de Cachoeira a Feira, com 47 km. de extensão e em 15-1-1885 entregou ao tráfego a linha de S. Félix a Queimadinhas. Em 17-5-1887 foi inaugurada a estação de Bandeira de Melo, hoje no ramal de Itaeté, em 15-11-1888 o ramal para Machado Portela, tendo essas linhas a bitola de 1.07 m.

A Estrada de Ferro Centro Oeste da Bahia, de Água Comprida a Buranhem, por ato do Govêrno do Estado da Bahia, foi dada em concessão a João Vaz, Américo de Freitas e outros em 14-7-1892, com a extensão de 47 km. Depois da primeira concessão passar a outros, em 1-12-1900, inaugurou-se o primeiro trecho de Água Comprida a Candeias, com 27,780 km de extensão. Em 29-12-1903, depois de entrar em liquidação a companhia concessionária, o Govêrno renovou o contrato com os liquidatários Elisário da Silveira e João Rodrigues Pimenta da Cunha e a 26-5-1908 foi inaugurado o segundo trecho entre Candeias e Buranhem, na Estrada de Ferro de Sto. Amaro.

Com o decreto nº 8.648, de 31-3-1911, tôdas as estradas acima foram incorporadas e arrendadas à «Companhie Chemins de Fer Federeaux de L'est Bresilien», depois Companhia Ferroviária Este Brasileiro, que, mediante contrato com o Govêrno, prosseguiu com as construções de novas linhas até que foi rescindido o contrato e ocupada a estrada em 11 de março de 1935, passando à denominação de Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, de administração direta do Govêrno Federal.

Por decreto-lei nº 1.039, de 1-1-1939, foi incorporada a Estrada de Ferro de Sto. Amaro, de propriedade do Estado da Bahia, por cessão gratuita, e pelo decreto-lei nº 2.964, de 20-1-1941, foi anexada a Estrada de Ferro Petrolina a Teresina, com 204 km. de extensão.

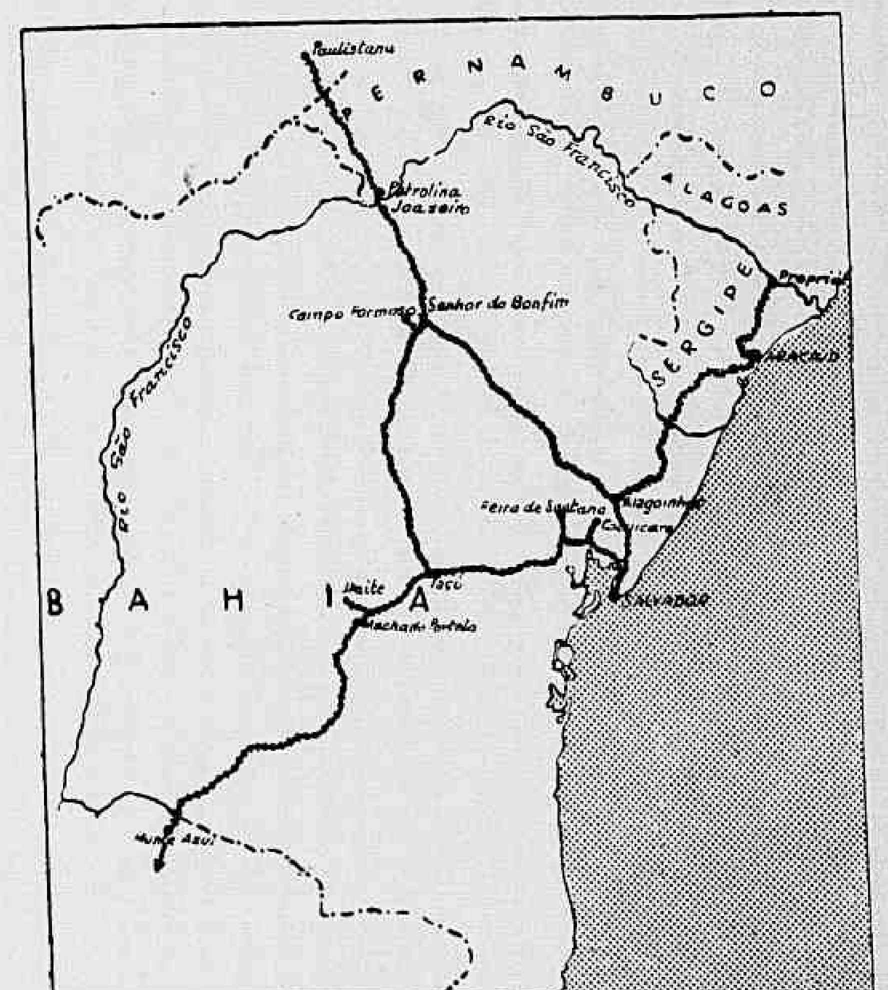
Os trabalhos de prolongamento das linhas e da ligação entre outras estradas no Estado prosseguem para constituir uma rêde unificada.

Até 1938, ora dava saldos ora pequenos «deficits», passando desta época em diante a dar grandes «deficits» que atingem a mais de Cr$ 100.000.000,00 anualmente.

Um dos maiores males de nossas estradas de ferro, é que ninguém procurou, desde o início, realizar junções entre as diversas emprêsas, uniformizando bitolas e acabando com os **compartimentos estanques.** Nenhum país, especialmente os de imensas extensões geográficas como o nosso, deve construir estradas de ferro fora de um **sistema.** E o Brasil não possui ainda o seu **sistema** ferroviário. Durante a última grande guerra vimos todos o que é não ter um país o seu sistema de estradas de ferro unindo todos os seus Estados, e procurando suprir com a via férrea o que a via marítima não pode fazer. Sòmente há pouco tempo foi que a Central do Brasil ligou seus trilhos à Leste Brasileiro, podendo hoje, ir, do Rio Grande do Sul a Natal.

Já está programada outra grande ligação ferroviária, a da Leste Brasileira, via Paulistana, no Piauí, até a cidade de Teresina, que já está ligada a S. Luís do Maranhão por estrada de ferro. Para realizar essa Obra patriótica, está o Govêrno Federal construindo enorme ponte sôbre o S. Francisco, unindo Juàzeiro (Bahia) a Petrolina, (Pernambuco). Segundo dizem será a maior obra de concreto armado existente no país.

Com a energia da cachoeira de Paulo Afonso ora em construção, tôda a Leste Brasileiro poderá ser beneficiada, redimindo-se o interior da devastação das matas para fornecer combustíveis às locomotivas. Éste, da tração, é um dos mais sérios e mais urgentes problemas a ser resolvido pelos nossos governos. Num país tão dotado de quedas dágua, ter-se que movimentar os trens por meio da queima da lenha no mais criminoso arrasamento de nossas florestas.



Mapa da Bahia contendo a rêde ferroviária da Leste Brasileiro.

Banco Comércio e Indústria de Pernambuco, S. A.

Cartas Patentes ns. 1.476, de 20/4/937, 3.145 e 3.146, de 13/7/953

Sede Própria: — **MATRIZ:** AVENIDA RIO BRANCO Nº 193 — CAIXA POSTAL Nº 444
Endereço Telegráfico — **«CASAFORTE»**

AGÊNCIA SANTO ANTÔNIO: RUA SIQUEIRA CAMPOS, 100 — RECIFE
AGÊNCIA BOA VISTA: RUA DA IMPERATRIZ, 83 (Prédio Próprio) — RECIFE

DIRETORIA

Dr. José Adolfo Pessoa de Queiroz	— Diretor Presidente
Jayme Ferreira dos Santos	— Diretor Superintendente
Jorge Dantas Bastos	— Diretor Vice-Presidente
Dr. Murilo de Barros Guimarães	— Diretor Secretário
Arthur Napoleão Goulart	— Diretor Gerente
Marcelino Ferreira de Azevedo	— Diretor Adjunto

TELEFONES

Superintendência	— 9681
Gerência	— 9744
Inspectoria	— 9746
Sub-Gerência	— 9024
Contadoria	— 9558
Cobrança e Geral	— 9085
Carteira de Câmbio	— 9316
Agência Santo Antônio	— 6258
Agência Boa Vista	— 4482

CAPITAL SUBSCRITO	Cr$ 40.000.000,00
CAPITAL REALIZADO	Cr$ 30.031.500,00
RESERVAS	Cr$ 18.610.203,60

USINA CENTRAL BARREIROS S. A.

A RECORDISTA DA SAFRA

DE AÇÚCAR DE 1953-4

733.500

SACOS

Endereço Telegráfico: «PEIXE» — BARREIROS - PERNAMBUCO

Sede em RECIFE — Pernambuco — **BRASIL** ★ CAIXA POSTAL, 10 — TELEFONE: 6261

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO PIAUÍ

Propriedade do Govêrno Federal — Tração a vapor — Bitola de um metro — O primeiro trecho, de Portinho à Fazenda Cacimbão (25 kms.) foi inaugurado a 19 de novembro de 1919.

Texto pelo diretor-substituto BENEDICTO CAMPOS

OS trabalhos de construção da primeira Estrada de Ferro do Piauí tiveram início no dia 3 de janeiro de 1916, isto é os serviços feitos por administração direta do Govêrno, que foram os únicos aproveitados e não tiveram solução de continuidade até o assentamento dos primeiros trilhos. Anteriormente, em virtude de contrato aprovado pelo Decreto 8.711, de 10-5-1911, ficara a construção da linha de Amarração a Campo Maior a cargo da «South American Railway Company Ltd»; à vista das autorizações constantes dos Decretos 7.669, de 18-11-1909, 7.482, de 3-2-1910 e 8.711, de 10-5-1910, relativos à Rêde de Viação Cearense, à qual era subordinada esta Estrada, então, com a denominação de **Estrada de Ferro de Amarração a Campo Maior.**

Apresentados os estudos pela Companhia, foram os mesmos aprovados pelo Decreto nº 10.156, de 2-4-1913. Três meses depois foi iniciada a construção; entretanto, em 30 de dezembro do mesmo ano de 1913, quando virtualmente tinham cessado suas atividades, foram suspensos os trabalhos, ficando preparados apenas 23 quilômetros de leito descontínuo a partir de Amarração. Os trabalhos não puderam ser aproveitados pela Administração Federal, uns por já se acharem destruídos pela ação do tempo, outros por defeitos dos estudos e do próprio projeto aprovado.

Remissa a Companhia no cumprir cláusulas contratuais, tomou o Govêrno a resolução de decretar a caducidade em 25 de agôsto de 1915, fundamentando-a no Decreto 11.692.

Efetivou-se a caducidade pelo aviso 119, de 3-8-1915, assumindo a direção da Estrada a fiscalização Federal.

Autorizado o prosseguimento dos trabalhos sob a administração pública, em atenção a um apêlo dirigido ao Ministro da Viação, Augusto Tavares de Lira, pelo comércio parnaibano, que assim procurava, além das vantagens comuns de um serviço dessa natureza, remediar a crise de desemprêgo com que lutava angustiosamente grande número de nordestinos que afluíam à cidade de Parnaíba acossados pela sêca de 1915, ficou encarregado dos serviços o engenheiro Miguel Furtado Bacelar, que aqui já se achava como Fiscal da antiga construção.

Dispondo embora de minguados recursos orçamentários, o engenheiro Bacelar procurou desde logo acelerar os trabalhos em todos os sentidos, refazendo, primeiro, os serviços de locação já executados pela South American. Ao mesmo tempo providenciava o transporte dos trilhos que, adquiridos anteriormente pela empreiteira, ainda se achavam na Ilha do Cajueiro sob a guarda da Mesa de Rendas de Tutóia, e interessava-se com insistência junto a amigos de posição política e social, residentes no Rio, pela obtenção de uma locomotiva destinada ao transporte do material de assentamento da via permanente.

Os primeiros trilhos desembarcados nesta cidade começaram imediatamente a ser assentados ao longo da Rua Grande, a partir do Pôrto Salgado, e, depois de preparado um pequeno trecho de linha, passaram a ser transportados em trólis os que se destinavam à continuação do assentamento.

Um problema que desde cedo preocupou a administração do Ramal foi o da assistência médica e farmacêutica ao pessoal operário, quase todo constituído de cearenses e prêsa fácil do intenso paludismo que grassava então em Parnaíba. Basta atentar em que no primeiro semestre dos serviços houve uma baixa por doença de 40% no pequeno efetivo de 200 trabalhadores, elevando-se essa taxa, no ano seguinte a cêrca de 70%. Para enfrentar essa situação organizou-se de início um pequeno serviço sanitário custeado com os parcos recursos tirados do próprio salário dos trabalhadores, não havendo então a Diretoria da Estrada obtido autorização nem verba para criar oficialmente aquêle serviço, apesar de seus instantes apelos neste sentido. Mais tarde foi atendida essa solicitação e pôde o pessoal dispor daí por diante de assistência médico-farmacêutica regular e eficiente.

Obteve também o diretor da Estrada a concessão de 30% sôbre as respectivas diarias em benefício dos que exercessem sua atividade na zona insalubre atravessada pelos trabalhos, na qual se destacava como local mais perigoso o da ponte sôbre o rio Portinho, onde encontraram a morte muitos daqueles humildes servidores que ali pensavam achar um meio de vida.

A construção dessa ponte, nas proximidades de Amarração (hoje Luís Correia), constituiu a maior dificuldade que se antolhou à primeira administração. O primitivo traçado não consignava naquele ponto a menor obra de arte corrente, e até que se lograsse convencer as autoridades superiores da necessidade de se construir ali uma obra de arte especial de 90 metros de extensão, decorreram vários meses em tentativas baldadas para atravessar o rio com aterros de piçarra que desaparecia nas águas por ocasião das marés de preamar. Afinal foi autorizada a construção da ponte, mas tão ingratas eram as condições locais para uma obra dessa natureza e tão precários os recursos para levá-la a efeito, que em 19.0, quando foi aberto o tráfego provisório no trecho Portinho-Cacimbão, a ponta dos trilhos continuaram ainda na margem esquerda dêsse rio, o que impedia se inaugurasse na mesma data a estação de Luís Correia. De fato, a montagem da ponte só ficou concluída em princípio de 1922, e foi êsse o motivo por que sòmente a 1º de maio daquele ano pôde ser entregue ao público o trecho Luís Correia-Bom Princípio, com uma extensão de 51 quilômetros.

A primeira locomotiva que a Estrada recebeu, a primeira, também, que correu em solo piauiense, aqui chegou em 1916, procedente de uma das ferrovias do sul do País, onde jazia encostada por muito velha e considerada imprestável, fazendo a sua experiência inaugural no dia 19 de novembro daquele ano. Ainda assim prestou relevantes serviços à Construção e foi por muito tempo a única que puxava os trens de lastro e de material para as obras. Já nesse tempo haviam chegado também alguns carros-prancha e «gôndolas» para a composição dos trens de serviço.

Com tamanhas dificuldades e verba tão reduzida, só em 19 de novembro de 1919 foi possível inaugurar o primeiro tráfego provisório, entre Portinho e Cacimbão (24 km), o que, ainda assim, representaria o fruto de um esfôrço estrênuo e perseverante.

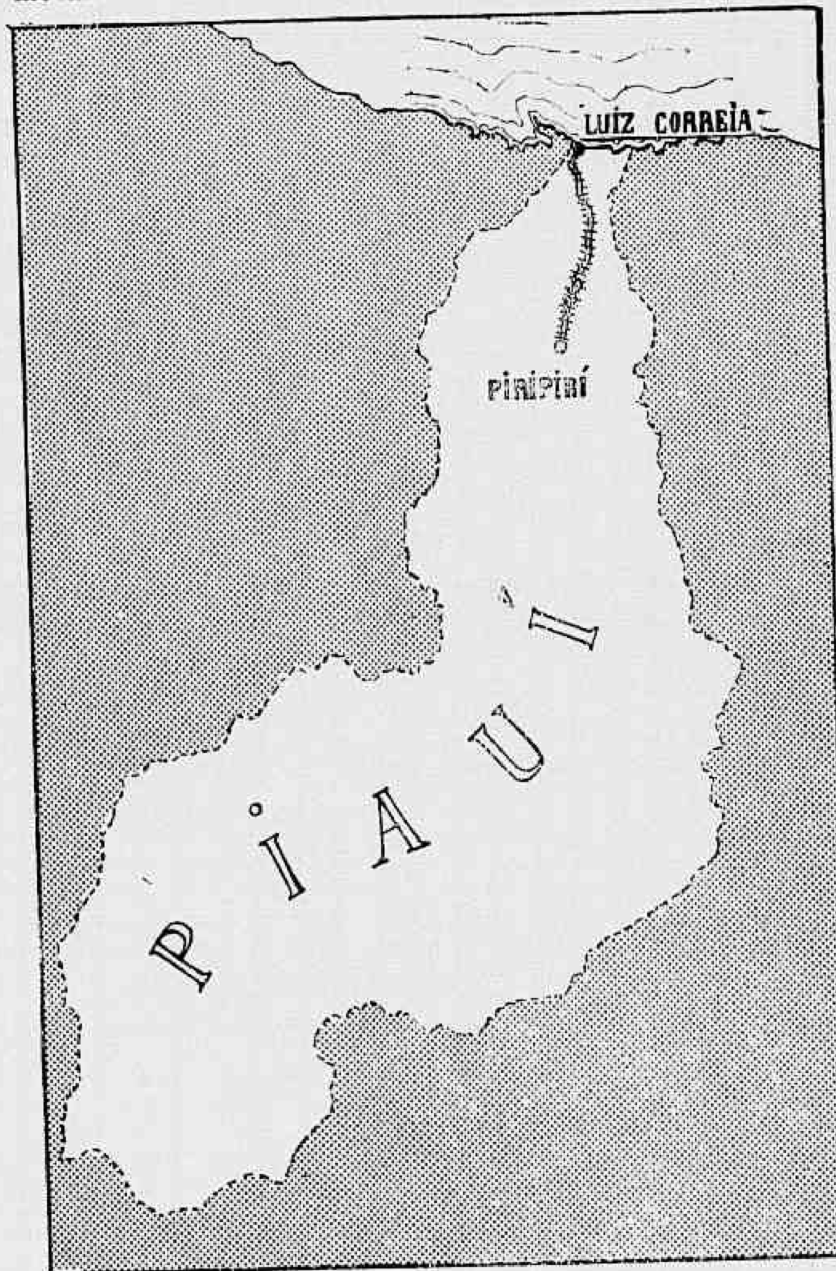
Daí por diante melhoraram as condições de verbas consignadas no orçamento da República para o prolongamento da Construção, de modo que, ao deixar a direção da mesma em fins de 1923, havia o engenheiro Bacelar entregue ao tráfego 148 quilômetros de via permanente, desde Luís Correia até Piracuruca. Nesse período foi também aumentando sempre a aquisição de material rodante e de tração, bem como de máquinas ferramentas para as oficinas mecânicas, que assim ficaram aparelhadas para atender aos reparos, consertos e reformas do nosso material, e à execução de outras obras de utilidade ao progresso dos serviços em geral. Foram, além disso, estudadas diversas variantes para melhorar as condições técnicas e econômicas do traçado, e construído vários edifícios, tais como casas de turma, depósitos e estações.

As estações foram as seguintes:

	Km
Luís Correia	0,000
Florianópolis (parada)	7,612
Parnaíba	13,602
Bom Princípio	50,452
Frecheiras	74,258
Cocal	86,743
Deserto	108,638
Piracuruca	147,578

A inauguração desta última realizou-se no dia 19 de novembro de 1923, e a partir dessa data decorreram mais de 10 anos para o lançamento do primeiro trilho no trecho subseqüente, de Piracuruca a Piripiri.

Pelo aviso nº 43, de 8 de junho de 1917, foi a Rêde de Viação Cearense, e com ela a Amarração a Campo Maior, desmembrada da Inspetoria Federal das Estradas, passando a subordinar-se diretamente ao Ministério da Viação, sob as instruções da portaria de 30 do mesmo mês.



Com cêrca de 900 kms. do mar ao sertão, tem o Piauí, apenas 191 kms. de vias férreas.

Em 24 de janeiro de 1920, por Aviso do Ministério da Viação foi desligada da Rêde Cearense a linha Amarração a Campo Maior, que passou à superintendência da Inspetoria Federal das Estradas, de acôrdo com a portaria de 28 de maio de 1920, a qual tornou efetiva essa subordinação e expediu instruções para construção da Estrada, que passou então a denominar-se **Estrada de Ferro Central do Piauí.**

Ao esfôrço do eng. Miguel Bacelar se deve, ainda, a construção do pequeno Ramal do Igaraçu, que, partindo da estaca 807 da antiga locação da linha principal (perto de uma guarita que ainda está de pé), devia prolongar-se até Rosápolis (à margem direita do Rio Parnaíba ligado a esta cidade pelo braço Igarassu), não sendo afinal atingido êste ponto por imposição do proprietário do terreno, que exigia exagerada indenização pela desapropriação do mesmo. A pequena estação foi entretanto construída um pouco aquém do ponto terminal do traçado primitivo, que tinha um desenvolvimento de 5,870 km. O Ramal do Igaraçu tinha por fim atenuar as inconveniência do Sêco «Maria Pequena», causa da inavegabilidade do rio no trecho Rosápolis-Parnaíba, durante o verão. Prestou a seu tempo ótimos serviços, desaparecendo afinal em 1934, quando cessou a sua finalidade com os melhoramentos do canal S. José, o qual libertou a navegação da necessidade de transpor aquêle baixio. Foram levantados seus trilhos e empregados no novo trecho da linha principal então em avançamento, entre Piracuruca e Piripiri.

Ao engenheiro Miguel Bacelar sucedeu na direção da Estrada o engenheiro Carlos Caminha Sampaio, que exerceu o cargo por pouco tempo, sendo exonerado a pedido. Foi substituído pelo engenheiro Alberto Cândido Martins que, como aquêle, se limitou à administração do que já existia, não estando então nos planos do Govêrno fazer qualquer acréscimo na linha já em tráfego.

Na gestão do engenheiro Eugênio Ramos Carneiro da Rocha que se estendeu até 1930 e que se distinguiu pela ordem nos serviços e economia nas dotações orçamentárias, também não foi possível, por falta de verba própria, prolongar a via permanente ou construir outras obras de importância, como pontes definitivas em substituição das provisórias, obras a favor das quais, entretanto, muito se empenhou o esforçado engenheiro junto aos poderes competentes.

A efêmera administração que se seguiu à vitória da revolução de 1930 obedecia à orientação do vice-governador do Estado, em exercício, por quem foi nomeado o respectivo pessoal, igualmente não teve tempo nem dispôs de recurso para a execução de qualquer trabalho de utilidade e relêvo. A diretoria estadual iniciou a sua atividade anunciando a demissão, sem forma de processo, de dezesseis antigos funcionários da Estrada.

O Govêrno da União não reconheceu legal o ato pelo qual o governador do Estado nomeara diretor para a Central do Piauí, e em breve mandou substituir êste pelo engenheiro Vicente de Brito Pereira.

A gestão Brito Pereira foi também de curta duração, não havendo durante a mesma oportunidade para a execução de qualquer obra de vulto.

A essa sucedeu a do engenheiro José Gaioso Neves, em outubro de 1931. Pela segunda vez os trabalhos da Central do Piauí iam dever o seu progresso à necessidade de amparar flagelados da sêca. De fato, a crise climatérica de 1932, como anteriormente a de 1915, fêz confluir para esta e outras cidades do norte piauiense inúmeros retirantes do Ceará e mais Estados do Nordeste, que buscavam nelas o meio de subsistência impossível de encontrar nas suas terras de origem. Para dar colocação a essa pobre gente determinou o Govêrno da República o prolongamento da Central desde Piracuruca até Piripiri. Os trabalhos tiveram início no fim de 1932 e ficaram concluídos em princípios de 1937, quando, a 12 de fevereiro, o engenheiro Gaioso Neves entregou ao tráfego êsse novo trecho de 43,400 km, inaugurando também as estações de Brasileira e Piripiri, no mesmo compreendidas. Em conseqüência, a extensão total da linha foi elevada para 191 quilômetros.

O último diretor da Central do Piauí, antes da incorporação desta a outra Estrada, foi o dr. Álvaro da Cunha e Melo, cuja operosidade se caracterizou pela construção de vários edifícios de utilidade para os serviços, ou de seus funcionários.

Pelo Decreto-lei nº 4.255, de 15 de abril de 1942, o Govêrno Federal, considerando a dificuldade da existência autônoma da Estrada de Ferro Central do Piauí, resolveu incorporá-la à Estrada de Ferro São Luís-Teresina, da qual ficou dependendo com a denominação de Trecho Luís Correia-Piripiri.

Na administração do engenheiro Samuel A. dos Santos, foram construídas em concreto armado duas pontes provisórias de madeira existentes sôbre os rios Jacareí (km 120) e Pirangi (km 75), a primeira das quais com 27,40 de vão e a segunda com 25 m. Foi também montado um girador mecânico para locomotivas, na Estação de Cocal. Foram ainda recebidas duas auto-motrizes para o serviço de passageiros e 10 vagões metálicos para o transporte de mercadorias. O prédio das oficinas recebeu diversos melhoramentos. O seu programa de serviços era bem vasto. Faltaram-lhe porém os recursos necessários para o desenvolver.

Falecendo o engenheiro Samuel Santos em 25 de fevereiro de 1951, foi, em 21 de março do mesmo ano nomeado o engenheiro Alberto Tavares Silva, que trabalhou com muita dedicação e interêsse pelo desenvolvimento dos serviços da Estrada e bem-estar dos seus servidores.

Assim é que na sua administração foram substituídas por concreto armado a superestrutura de diversos pontilhões de madeira e adquirida uma locomotiva de fabricação francesa com grande capacidade de tração. Também foram adquiridos dois ônibus para passageiros e três caminhões para carga, a fim de ser feita a ligação de Piripiri, atualmente ponto terminal dos trilhos da Central do Piauí, com a capital do Estado. Foi construído um pavimento superior no prédio onde funcionava o Almoxarifado, em condições modernas, para instalação dos escritórios da administração, até então funcionando em prédios impróprios; dois grandes armazéns para mercadorias foram também construídos, um em Parnaíba e outro em Piripiri, providências essas que vieram atender a uma grande necessidade da Estrada. Ainda por iniciativa do mesmo engenheiro foi fundado nesta Estrada o Centro de Assistência e Cooperação Educacional à Família dos Ferroviários (CACEFF), que tem prestado relevantes benefícios aos filhos dos operários da Estrada, proporcionando-lhes instrução e conhecimentos úteis que os habilitam à obtenção dos necessários meios de vida. **(Continua na página 50)**

O TREM DE FERRO NA LITERATURA DE FICÇÃO

NO ROMANCE ★ NO CONTO ★ NA CRÔNICA

● São numerosas as obras literárias de autores brasileiros e estrangeiros em que se lêem episódios e páginas sôbre assuntos ferroviários. Nada mais natural, pois, desde o momento em que o «trem de ferro» passou a integrar a civilização como um dos maiores elementos de progresso, as populações se foram habituando a êsse sistema de transporte, surgindo daís os encontros casuais ou voluntários, os «amôres itinerantes», as fugas, os crimes, as críticas às administrações das estradas, ou os elogios a tais serviços, os atos de heroísmo, etc., como fonte de inspiração literária. Dentre a copiosa bibliografia existente, pudemos colhêr páginas de escritores nacionais e estrangeiros, com as quais organizamos êste capítulo, o que muito vem enriquecer esta edição especial, com o que, tanto homenageamos o primeiro centenário da instituição da engenharia ferroviária do Brasil, como também os escritores que dedicaram parte de sua atividade literária a tão empolgante assunto.

"OS CORUMBAS"



● Armando Fontes, na história daqueles roceiros que vieram tentar a vida na Capital (Aracaju), descreve, no capítulo final do romance, algumas cenas de seu regresso em carro de 2ª classe.

«Chegaram na estação muito antes da hora da partida. Compradas as passagens e despachado o baú, logo se acomodaram no sujo vagão de segunda classe, tão parecido com aquêle que os trouxera da Ribeira.»

«Pouco a pouco o carro se foi enchendo de gente do interior, empoeirada e mal vestida. Eram feireiros, na sua maioria pequenos lavradores, que haviam trazido os seus produtos para vender na Capital e agora retornavam aos seus lares. Lá também se achavam crianças e mulheres.»

«Sentados no mesmo banco de madeira, Geraldo e Sá Josefa não se diziam uma palavra. Ora prestavam atenção aos passageiros que chegavam; ora olhavam pela janela ao lado, os transeuntes que vinham ou que seguiam para o Bairro Industrial. Como o trem estivesse colocado um pouco além da gare, em frente à rua de Japaratuba, êles viam, ali bem perto, as construções atarracadas das duas fábricas, cujas chaminés fumegavam.»

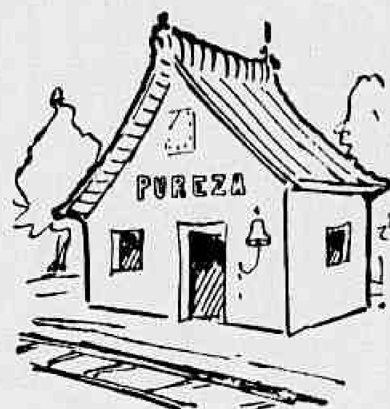
«O descarrilamento do comboio do sul, verificado logo ao deixar a cidade, fêz retardar de muito, a saída do suburbano!»

«No vagão todos conversavam em algazarra. Velhos conhecidos, vizinhos no sertão, ali se encontravam e comentavam o resultado de seus negócios, a baixa da farinha, a pouca procura de ovos, o pêso dos impostos aumentado cada ano.»

«Era noite fechada. Tôdas as luzes estavam acesas. Na estação um apito estridente deu ordem de partida. A locomotiva resfolegou, silvou forte, e o trem começou a deslocar-se em marcha lenta.»

"PUREZA", de José Lins do Rêgo

É UM ROMANCE INTEIRAMENTE FERROVIÁRIO



● Pertence ao escritor José Lins do Rêgo a liderança em nossa literatura, no que toca a trem de ferro. Seu romance «Pureza» é, todo êle, passado em tôrno da estação de **Pureza**, em Pernambuco, a descrever trens que chegam e trens que saem. O trem entra na história na página 29 e não larga mais as fôlhas do livro, até ao fim. Nessa narrativa o autor pinta os mais variados e curiosos quadros da vida de um lugarzinho servido por via férrea: a máquina a tomar água; os instantes de movimento na plataforma, com gente que chega e gente que sai; trens atrasados; os cassacos e suas casas à beira da linha; o agulheiro pontual a levar as bandeiras para dar passagem aos trens; o carteiro com a malinha; o agente da estação com o seu uniforme e boné com as letras douradas, **G.W.B.R.**; a filha Maria Paula a namorar todo rapaz que passa no trem; o pai vendendo-a a um engenheiro da estrada a fim de ser transferido para estação mais importante; a mulher a vender café e bolinhos aos passageiros, para ajudar as despesas, enquanto o marido perde tudo no jôgo; a primeira greve geral em tôda a rêde; a vitória dos grevistas e a chegada do primeiro trem triunfal, com a locomotiva tôda enfeitada de palmas e galhardetes, entre a pequena multidão que correra para ver o **trem da greve**; o cego que pedia esmola; os fuxicos de lugar pequeno, amôres contrariados, etc.

«Pureza» é o romance por excelência ferroviário de nossa literatura de ficção, ocupando-se de trem, da página 29 à 345, e termina com estas palavras de Jorge, o galã refugiado: «E no trem das duas abandonei Pureza. Ainda guardo nos ouvidos a rabeca de Ladislau, que naquele dia caprichou mais na tristeza».

"NO CORAÇÃO DA VIDA"



● Pierre de Coulevain, no seu romance social «Au Coeur de la vie», inclui no texto uma passagem de natureza ferroviária, que, embora curta traz um aspecto bastante interessante: aquêle da psicologia dos passageiros de primeira e segunda classes.

Descrevendo o autor nesse romance - memória sua viagem de trem com destino a Paris, assim relata o caso:

«...eu devia tomar o trem para Paris em Saint-Pierre-du-Vauvray. Conforme era de meus hábitos, eu ia levando o carregador de minha bagagem por vários compartimentos do comboio. Um já estava bastante cheio; outro, ocupado por caras muito antipáticas. Mas, foi ao ver um «fox-terrier», que me decidi a acomodar-me numa cabine em que só havia duas mulheres, exclusivamente. Ao entrar, um par de olhos negros, um par de olhos de água marinha, um par de olhos castanhos, os do cão, ergueram-se para mim e logo se desfixaram com a maior indiferença.»

Depois de ligeiras considerações sôbre encontros entre desconhecidos, muitas vêzes sublimados por pensamentos íntimos como êste, «Se eu soubesse...», o escritor

Empresa Comercial  **Importadora Ltda.**

R. Araújo Pôrto Alegre, 70
RIO

Rua Boa Vista, 133
S. PAULO

MANTÉM SEMPRE EM ESTOQUE PARA PRONTA ENTREGA
EQUIPAMENTOS DE ILUMINAÇÃO DE CARROS DE PASSAGEIROS INCANDESCENTES E FLUORESCENTE
— D A —

E. V. R.

L'Eclairage des Vehicules sur Rail S/A
22 — RUE DE L'ARCADE — PARIS

analisa a alma da primeira classe e a disposição anímica da segunda, com estas palavras:

«Na primeira classe afetamos ignorar os outros; na segunda, a curiosidade, menos dissimulada, é, por vêzes, incomodativa. Minhas companheiras de viagem eram, sem dúvida, mãe e filha.»

Descreve as duas, pinta-lhes retratos e diz como foram ambas recebidas na gare de Saint-Lazare.

O romance encerra o que muitos também já nos contaram: um amor que tem sua gênese em simples viagem em estrada de ferro, quando a comunidade de um vagão ou de um compartimento como se usa nos trens europeus, aproxima os desconhecidos, quebra cerimônias e abre horizontes no próprio **coração da vida**.

Dêsses casos está cheia a literatura ferroviária.

"A BÊSTA HUMANA"



● Talvez não haja em tôda a literatura, quer nacional, quer estrangeira, romance mais **ferroviário** do que o famoso «La Bête Humaine», de Emilio Zola. O grande escritor francês tomou para tema de sua obra a vida entre ferroviários das linhas de Paris, Havre e outros centros ferrocarris de sua pátria, produzindo sensacional história. Logo de início há cenas de vasto parque ferroviário, com trens que chegam, trens que partem, comboios que param aguardando sinal de linha desempedida, locomotivas em manobras, etc. Rouband, uma das principais personagens, ferroviário do Havre, ficava a olhar de uma janela da casa de «Mãe Victoire», os trens a sair e a chegar, como que fazendo parte de sua própria vida. E êle vê os trens de Dieppe repletos de passageiros; trens para Argenteuil, outros para Saint-Germain. Chega um de Cherburgo, enorme, puxando número espantoso de vagões. Mas o que empolga a alma de Rouband é o expresso do Havre. E o escritor, com aquela precisão genial de pintar quadros, diz:

«Imóvel, a máquina do expresso deixava perder por uma válvula, grande jato de vapor que subia no meio de todo aquêle negror, desfazendo-se em pequenos flocos de fumaça e semeando de brancas lágrimas o luto sem limites do céu.»

Descreve mais adiante o embarque do par amoroso, Rouband e Severine, que, afobados, procuram lugar num dos carros de primeira, entre a balbúrdia da partida de trens cheios de passageiros, entre cotoveladas, embarques de bagagem, carregadores, enquanto um ferroviário examina engate por engate para ver se tudo está em ordem. O restante do romance é cheio de episódios emotivos, sensasionais, com ciúmes, assassínios no trem, a vida de foguistas, de maquinistas, chefes de trem, a vida dos próprios trens nos túneis, locomotivas avariadas, dramas íntimos, choques, amôres, traições, etc., até culminar com a descrição patética do «trem fantasma» puxado pela locomotiva 608, na qual dois rivais, o foguista Pacqueux e o maquinista Jacques, se empenham em luta corporal por motivo de ciúme e bebedeira, até que ambos rolam ao leito da estrada e são despedaçados pelo trem que vai com velocidade excessiva, passando como um relâmpago pelas estações, deixando todo mundo alarmado. O comboio leva dezoito carros cheios de soldados que vão para a zona do Reno, nos começos da guerra franco-prussiana de 1870. O «trem fantasma», com tôda a pressão da caldeira, corre infrene, sem maquinista e sem foguista, sem parar em nenhuma estação, avançando, avançando sempre, velozmente, vertiginosamente, varando túneis, sem obedecer aos sinais de perigo e de parada que os sinaleiros vão fazendo nas estações, enquanto o telégrafo transmite a tôdas as estações a anormalidade do trem da morte. E assim, com destino ao infinito, à destruição, a locomotiva 608, sem ninguém para controlá-la, conduziu através da França o mais trágico trem militar, enquanto a soldadesca embriagada pelo álcool e pela velocidade, cantava e ria, berrava e gritava, como se fôsse para um piquenique.

"O EXPRESSO DE CHANGAI"



● **A revolução civil chinesa, contra a dominação nipônica e o govêrno de Chiang-Kai-Chek, deu forte manancial literário, tanto histórico como de ficção, a literatos de todo o mundo. Dentre as obras mais lidas destacou-se a do norte-americano Harry Hervey, intitulada «Shangai Express», contendo um enrêdo dramático, em que de tudo há: amor, traição, espionagem, perseguição, tudo o que se pode admitir num drama entre estrangeiros e nativos envolvidos numa das maiores guerras da história dêste século. O mais interessante, porém, é que «O Expresso de Xangai» tenha inspirado a rodagem de dois filmes, um dêles, o primeiro, com o nome original da obra literária, e o outro, sob o título de «O Expresso de Pekim».**

Coube à «Paramount» filmar o sensacional livro, figurando no «Expresso de Xangai», nos papéis principais, Clide Brook e Marlene Dietrich; no segundo filme, o «O Expresso de Pekim», da mesma emprêsa, o principal desempenho masculino coube a Joseph Cotten, e o feminino a Corinne Calvet.

O «Expresso de Xangai» e o «Expresso de Pekim» são filmes de natureza ferroviária, baseados numa obra de literatura também ferroviária. O enrêdo, desenvolvido nos vagões do próprio trem, traz leitores e espectadores em permanente «suspense», muito contribuindo para isso os episódios a bordo de um trem de ferro, que a imaginação humana e a própria natureza de sua existência histórica tornaram um dos mais curiosos e sensacionais da ferrovia mundial.

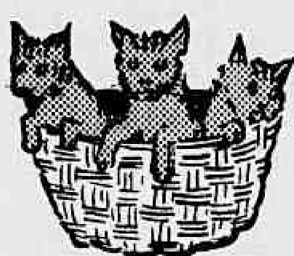
"CALUNGA"



● **Jorge de Lima, como poeta e escritor nordestino, também muito se inspirou em motivos ferrovários. Além de poemas muito bonitos, um dêles aqui transcrito, há do saudoso poeta alagoano a seguinte página de sabor ferroviário, em seu livro «Calunga»:**

«As estaçõezinhas vinham vindo ligeiras ante os olhos de Lula. Afogados, Boa Viagem, Prazeres, paisagens diferentes, com mocambos nos mangues, habitações lacustres do comêço da terra, caranguejos, praias, cajueiros, mangueiras, cambuim, côco, a igreja dos Guararapes do tempo dos holandeses. Pontezinha: seus melões e sua fábrica de pólvora. Ilha, tão suja de poeira, com tanto peixe e tanta manga. Na «gare» do Cabo, tarecos, louças de barro, uvas: «Olha uvas! Ninguém quer uvas? Olha uvas!» Mercês, a usina Mercês pegada à estação. Quem vem agora é Mauá: um bondezinho de burro, muito vagabundo, vai para um engenho de perto... Lula achava um encanto novíssimo nas casinhas das margens, na população esperando êsse trem de domingo: caboclos, caixeiros, meninas namoradeiras, cegos cantando, aleijados, feridentos com úlceras cheias de moscas, expondo as moléstias aos passageiros para arranjar esmolas. Estação de Escada, o condutor zangadíssimo. «Olha pitus! bôlo! bôlo! Óia os bolos! bôlo! Rolete de cana! Laranja cravo!» Passa logo Limoeiro; Limoeiro não, hoje é Barão de Suassuna, as terras do único barão sobrevivente em Pernambuco, muita honra, pois sim! Passa Freixeiras com sua usina União e Indústria. Aripibu, Aripibu. Ribeirão (que não é prêto), Gameleira, Joaquim Nabuco, Santa Fé, Palmares, Pirangi, Boa Sorte, Catende; depois de Catende tem Colônia, tem Jaqueira, tem Periperi, tem Maraial, tem Florestal, tem S. Benedito, tem Quipapá. Glicério! O trem vai beber água; meia hora de parada para se comer no hotelzinho, toma-se água fria a tostão o copo.»

Mudanças?





GATO PRETO
O GUARDA MÓVEIS DA CIDADE MARAVILHOSA

RUA DA PASSAGEM, 120/124

FONE: 46-3587

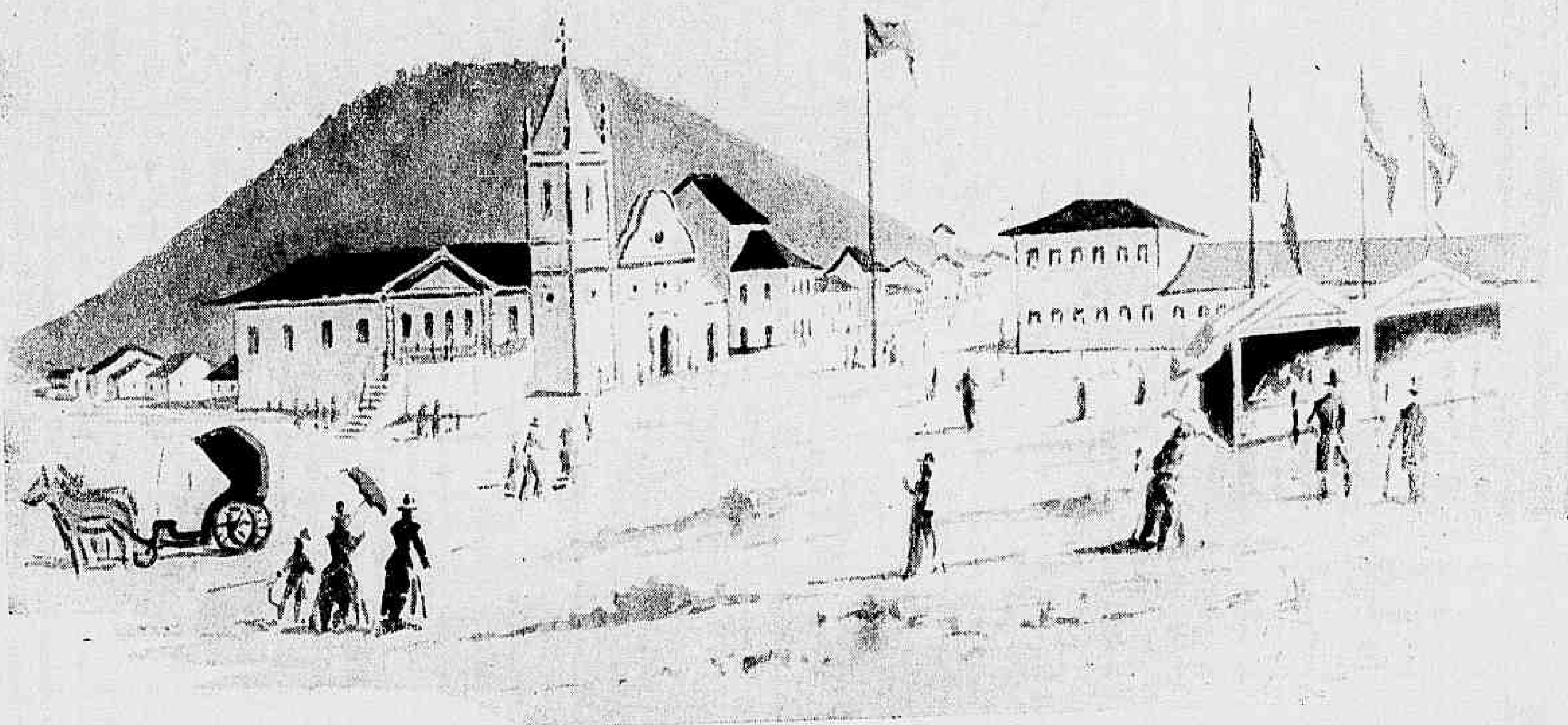
A ESTAÇÃO DO CAMPO

PARA construir-se a estação inicial da hoje E.F.C. do Brasil, cujo primeiro nome foi «Estrada de Ferro D. Pedro II», escolheram uma área no Campo de Santana. Daí chamar-se a **estação do Campo**, a que tem hoje o nome de estação **Pedro II** ou apenas **Central.** Para edificar-se a primeira estação foi preciso demolir-se a igreja que ali se erguia, bem como os edifícios que havia nas vizinhanças. O templo foi reerguido como o vemos hoje, ou seja a igreja de Santana, muito maior, mais opulento e vistoso, como compensação do que fôra demolido pelas exigências do progresso. Nesta página oferecemos aos nossos leitores uma reprodução obtida de antiga fotografia, vendo-se a igreja ainda em pé, uma ala do velho edifício do Ministério da Guerra, mostrando o local quando se festejava data religiosa, com o mástro, a bandeira e duas barracas para a venda de coisas próprias dessas festas populares. A Estação de «D. Pedro II» não foi edificada, exatamente, no local em que estava a igreja, e sim, na área mais recuada. O local preciso ficou vago, constituindo o espaço ocupado pela praça fronteira à primeira estação. Dizem que o espírito religioso do povo se mostrou pesaroso com a demolição do templo, um dos mais freqüentados do Rio antigo; mas, explicando-se que assim era preciso, para que ali se construísse a estação do «trem de ferro», não houve protestos nem desentendimentos. Além do mais a paróquia seria règiamente compensada com uma outra igreja, muito maior e mais rica, em local próximo, o que foi cumprido.

As obras de adaptação do terreno foram atacadas com vigor, todo mundo ansiando por ver o **trem de ferro**, que corria com a **velocidade de uma flecha.** A estrada de ferro, que era, então, o grande milagre do século, já existia na terra fluminense, com a inauguração da «Mauá», que servia de ligação entre a capital da côrte e a Raiz da Serra, projetada para galgar a serra dos Órgãos, atingir Petrópolis e seguir até encontrar o Rio das Velhas, em pleno coração de Minas Gerais. O traçado da então «Pedro II», inaugurada quatro anos mais tarde, seguia mais ou menos paralelamente. O Barão de Mauá, apesar de estar estribado na concessão que lhe protegia a zona de sua via férrea, num espaço de trinta quilômetros em cada margem, nenhuma oposição criou ao projeto da concorrente. Pelo contrário: apoiou-a, ajudou a sua construção, aplaudindo mais aquêle empreendimento, pois que o grande Irenêo Evangelista de Souza era, acima de tudo, um patriota, um entusiasta do progresso, um apaixonado das estradas de ferro.

Quando Mauá percebeu, porém, que a aliança entre a já importantíssima estrada de rodagem «União e Indústria» e a estrada de ferro «D. Pedro II», havia sido arquitetada para matar a «Mauá», escreveu da Europa, onde se achava, aos seus sócios, mandando que **arrancassem os trilhos e os vendessem** em hasta pública. Mas não se deu isso. O desespêro de Mauá era lógico, justificado. Êle sabia que, enquanto o govêrno de S. M. D. Pedro II cercava de favores e dinheiro a rodovia, bastando citar-se um empréstimo de 6 mil contos de réis, depois perdoado, nada se concedia à primeira linha de ferro construída no país.

Poucos sabem que, se Mauá quisesse, teria embargado o prosseguimento da «D. Pedro II», quando os seus trilhos tiveram que atravessar a zona concedida por lei à estrada de Mauá, de Entre Rios para cima. Irenêo, porém, não sòmente tudo permitiu, como não exigiu qualquer compensação por êsse favor, sabendo que a nova estrada de ferro iria matar a sua. O imortal gaúcho não via no traçado da grande antagonista um inimigo, e, sim, mais uma estrada de ferro que ia buscar no interior do país as riquezas do solo, mercadorias e passageiros, no fluxo e refluxo necessários ao progresso brasileiro. E' o próprio Barão de Mauá quem diz, mais tarde, aos seus credores:

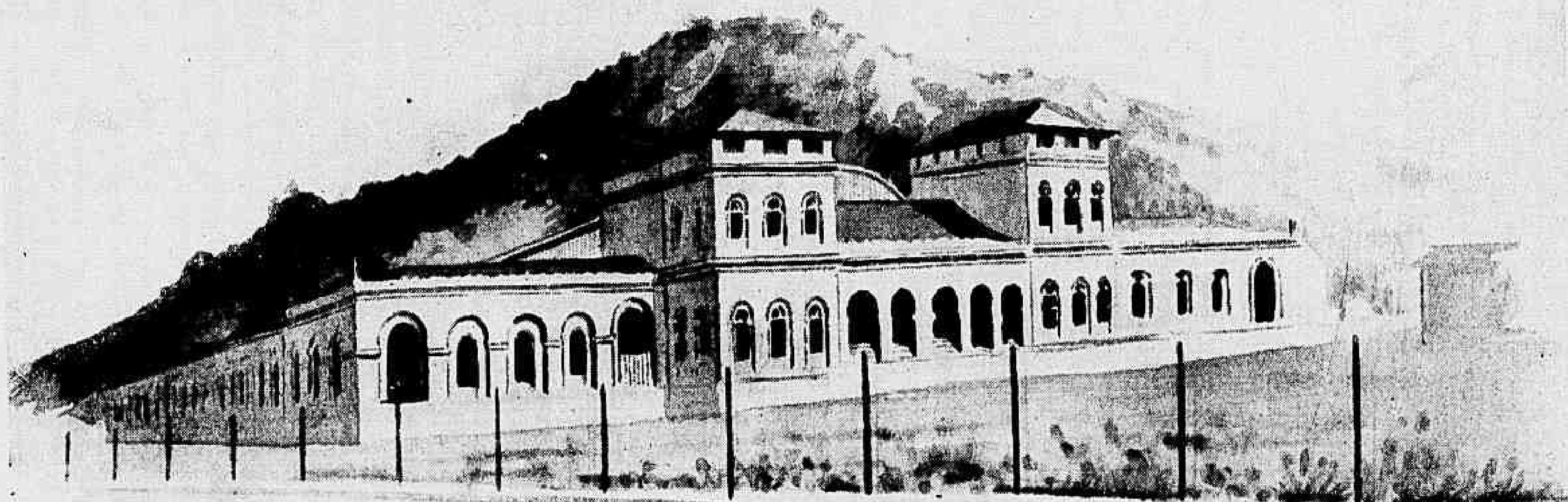

Segundo as gravuras antigas, era assim o local onde hoje se ergue a estação da Central do Brasil, no Campo de Santana, vendo-se a ala direita do Quartel General.

«Depois de obtido do Govêrno Imperial o privilégio exclusivo dos cinco léguas laterais ao longo da linha, abandonei-o (o privilégio) sem indenização alguma, a pedido do Visconde do Paraná, quando foi contratada a primeira secção da E. de F. D. Pedro II e teve de organizar-se a companhia que tinha de executá-la.» (**In Mauá**, Alberto de Faria, pág. 172).

Lemos ainda na citada obra: «Três vêzes, pois, encontramos Mauá evitando o desastre, ou, pelo menos, um atraso sério na construção da E. de F. D. Pedro II. Inicialmente, abrindo mão de um privilégio de zona, que era incontestável, apesar de discutido. Depois, na constituição da emprêsa, dando-lhe a forma de sociedade anônima, para afastar as suscetibilidades do Marquês do Paraná, que não perdoava ao Ministro Sérgio Teixeira de Macedo ter contratado **em nome do Govêrno**, razão por que ameaçou repudiar o contrato e demitir o Ministro, que foi removido para Washington. Por último, impedindo E. Price de suspender os trabalhos da 1ª secção e de ir para Londres atacar o nosso crédito».

Quando hoje, quase um século depois da inauguração da E. de F. D. Pedro II, revemos as gravuras daquele tempo, com a igrejinha do Campo de Santana ainda intacta; com a primeira estação já erguida, mal imaginamos as lutas, as tempestades, os conflitos de interêsses que a velha via férrea provocou na sociedade daquele meado de século, embaraços que estiveram a pique de desmoralizar o próprio nome do Brasil na Europa, através da indignação do empreiteiro que nos veio de Londres, Mr. E. Price, que chegou a ameaçar romper o contrato e dar entrevistas no Velho Mundo atacando-nos vigorosamente.

Mas foi o Barão de Mauá, intervindo com o prestígio de seu estabelecimento de crédito, o banco Mauá, Mac Gregor & Cia., quem salvou tudo e a estrada foi construída.


Edifício da primeira estação do «Campo», como foi denominada em 1858, quando se inaugurou a Estrada de Ferro D. Pedro II, verdadeiro assombro para aquela época.

MODERNAS LOCOMOTIVAS PARA O NORDESTE

A Região Nordestina, tão sacrificada periòdicamente pelo fenômeno da sêca, tem atravessado fases dificílimas. Não obstante, sua economia tem resistido com verdadeiro heroismo e o progresso avança, transformando gradualmente a fisionomia dos Estados que a compõem. Paralelamente, novos elementos de progresso se incorporam à sua vida social, política e econômica. Ainda agora, a Rêde Ferroviária do Nordeste acaba de adquirir trêze locomotivas Diesel Elétricas, de procedência inglêsa e de fabricação da

The

'ENGLISH ELECTRIC'

Company Limited



Uma das 13 locomotivas Diesel Elétricas de 1.000 H.P. fabricadas pela 'ENGLISH ELECTRIC' *e vendidas à Rêde Ferroviária do Nordeste.*

Distribuidores exclusivos para o Brasil

MURRAY, SIMONSEN S.A.

RIO DE JANEIRO — SÃO PAULO

Uma sugestão oportuna

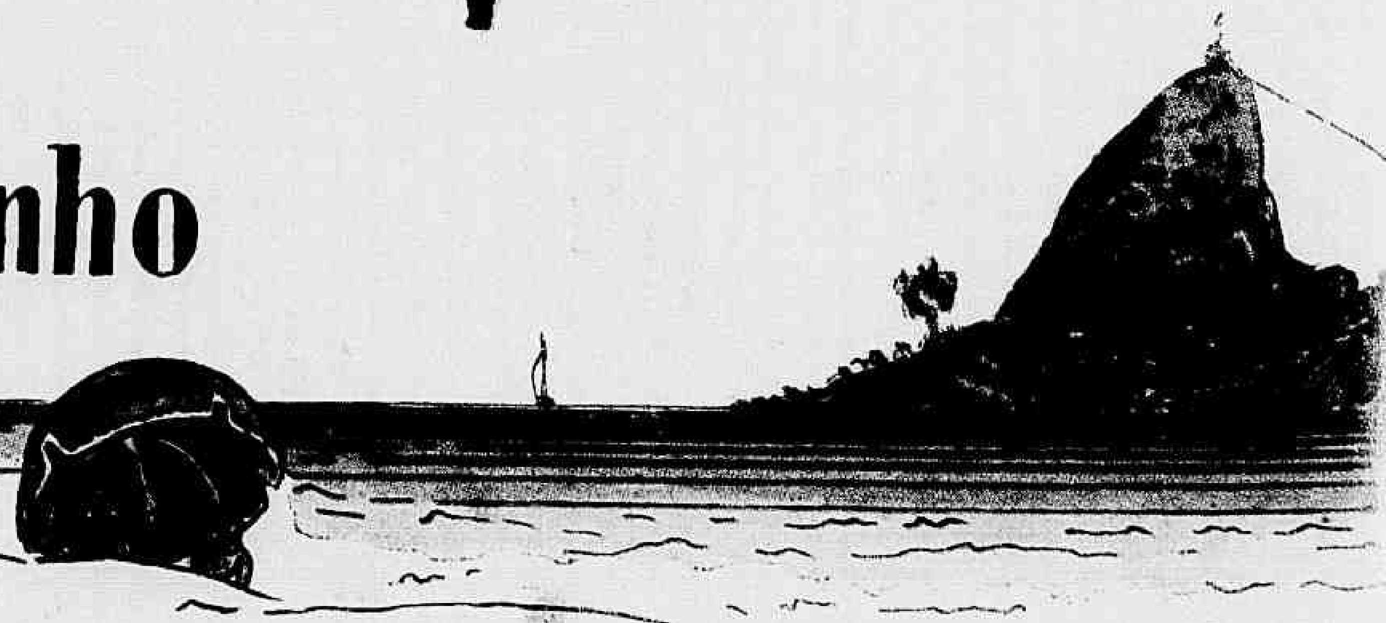
O uso de um bom agasalho é realmente oportuno agora. Protege contra as bruscas mudanças da temperatura. Por outro lado, presentear alguém com um SWEATER ou um bonito CARDIGAN significa proporcionar a pessoa querida não só bem-estar, como também, complemento para qualquer traje.

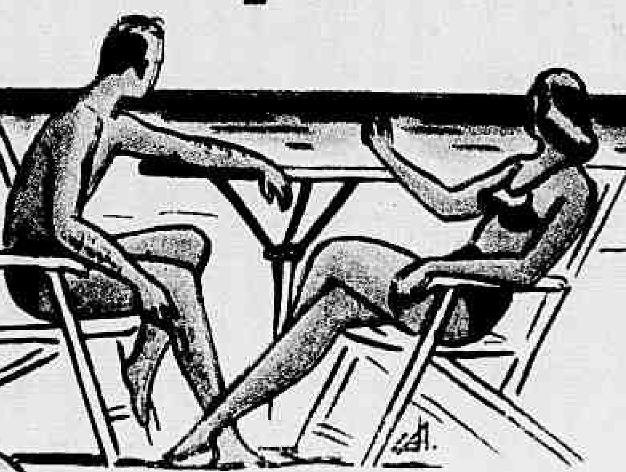


malharia Confiança LTDA.



sweater
pull-over
cardigan
roupas de banho





RUA BUENOS AIRES, 327
TEL: 43-1877

REPRESENTANTES NAS PRINCIPAIS PRAÇAS DO PAÍS.

RIO DE JANEIRO